

№7 (961)
ИЮЛЬ 2011
WWW.ZR.RU
За рулем
НОВЫЙ FORD FOCUS ›22
СРАВНИМ С ПРЕДШЕСТВЕННИКОМ
NISSAN JUKE ›28
SKODA YETI
SUZUKI SX4
ГАРМОНИЯ ПРОТИВОРЕЧИЙ
ПРОВЕРЯЕМ АЛКОТЕСТЕРЫ: КУДА ДУНУТЬ? ›128
«ЛАДА-ПРИОРА» ПЕРЕШЛА НА ГАЗ ›48
ВСЕ ВАРИАНТЫ HYUNDAI SOLARIS ›42
ЦУНАМИ СМЫЛО МАШИНЫ У ДИЛЕРОВ ›194
ISSN 0321-4249
11007
9 770321 424007
AA 0838 KO



Антон Чуйкин, главный редактор

ДВИЖЕНИЕ БЕЗ ОПАСНОСТИ

Прекрасно осознаю, насколько скучным покажется заголовок читателям со стажем, не говоря уж о молодой части нашей аудитории. Действительно, от него веет старыми временами, а ведь с тех пор все-все переменилось!

Например, вместо ГАИ у нас уже давно ГИБДД. Серьезное, реформаторское действие: было три буквы, стало пять.

Или вот еще, посвежее: милиция стала полицией. Хочется верить, что при том же количестве букв смысла от переименования (реформой это называть – неоправданный аванс) будет все-таки больше.

Очень нескучным действием стало принятие сильно дорогой федеральной программы по безопасности дорожного движения. Это было 5 лет и 50 миллиардов рублей тому назад. Годы (и средства, позвольте спросить?) ушли, неплохо бы подвести итоги программы. Черт, это же наши деньги!

Известно ли вам, кто организует дорожное движение в стране? ГАИ, то есть ГИБДД, должна была передать эту функцию Минтрансу, но где, скажите на милость, тот чертог хрустальный, в котором собрались ученые мужи и придумывают, как ездить и быстро, и безопасно? Научите, пока мы все не разбились!

Впрочем, в структуре ГИБДД есть Научно-исследовательский центр проблем безопасности дорожного движения. Более того, у министра внутренних дел есть заместитель по безопасности на транспорте – в недавнем прошлом глава ГИБДД. У которой, в свою очередь, есть новый руководитель... Ох, немудрено запутаться.

Вот и путаются все автомобилисты – в безграмотных развязках, двусмысленных нововведениях в ПДД (ЗР, 2011, № 4), очередях на техосмотр и т. д., призывая на помощь президента в надежде на пожарные меры.

А ведь эти меры должны бы уже стать системными. Чтобы мы уяснили, наконец, кто в стране не просто «занимается», а обеспечивает – и отвечает за движение без опасности. Чтобы были специалисты, результаты и соответствующий спрос. Может, пора уже, как Петру, Лефорта найти?

Мне кажется, организация такой системы – с нуля, по-иному никак! – будет прекрасным подарком к 75-летию автоинспекции (стукнуло 3 июля). Которая получила бы хороший стимул к настоящему обновлению. А для всех водителей это уже не просто подарок – жизненная необходимость.


52
64
58
66









АВТОМОБИЛИ НОМЕРА

*Грузовик. **Автобус.


200
IVECO


212


224


230


236

МАСТЕР ПЕРЕВОПЛОЩЕНИЯ

Комфорт или функциональность? Новый «Опель-Зафира Турер» – пример того, как данные качества уживаются в одном авто. Убедиться в этом вскоре смогут посетители автосалона во Франкфурте.

«Зафира» третьего поколения унаследовала качество материалов, набор высоких технологий и стильный дизайн у «Опеля-Инсигния», заодно существенно увеличив размеры: к примеру, длина выросла на целых 190 мм. По-новому организована трансформация салона: третий ряд сидений, как обычно, легко прячется в пол, а вот во втором ряду диван уступил место трем (!) отдельным креслам. И они тоже могут превратиться в плоскую погрузочную площадку. Когда же в них уютно размещаются седоки, кресла можно двигать взад-вперед в пределах 280 мм. Более того, крайние места сдвигаются и в поперечном направлении на 50 мм; среднее кресло в этом случае складывается, ставится вертикально и превращается в подлокотник.

Впрочем, все это слова, а вот и цифры: если вам достаточно пяти мест, багажу останется 710 л объема (на 65 л больше, нежели раньше), а в двухместном варианте «Зафира Турер» увезет и все 1860 л поклажи (плюс 40 л). Причем в эти литры перевозка велосипедов не включена: для них из заднего бампера выдвигаются крепления FlexFix.

Перечислить все электронные системы, помогающие водителю и развлекающие пассажиров, в рамках заметки невозможно. Скажем лишь, что «Зафира Турер» сама держит дистанцию, читает знаки, тормозит в случае опасности, переключает дальний свет, следит за происходящим в мертвых зонах. Да и паркуется самостоятельно – было бы место.

Гамма двигателей новинки охватывает два 1,4-литровых бензиновых мотора – мощностью 120 и 140 л.с., а также 2-литровый турбодизель, настроенный на 110, 130 или 165 л.с. Коробки передач только шестиступенчатые. Шасси представляет собой комбинацию передней подвески от «Инсигнии» и модернизированной задней балки, в которую (как на «Астре») добавили механизм Уатта.

Кстати, старую «Зафиру» снимать с производства пока не собираются – она получит приставку «Фэмили» и будет ориентирована на более дешевый сектор рынка.





НОВЫЙ ЗНАКОМЫЙ

Вот-вот появится новая модель КИА, разработанная специально для производства в Санкт-Петербурге. Пока мы можем показать только ее эскиз. А на словах добавим, что автомобиль изначально адаптирован для эксплуатации в суровом климате на не самых лучших дорогах. Дополнительно защищенный кузов выдержит и влагу, и холод, и коварные реагенты.

Из ста первоначально предлагавшихся имен создатели автомобиля остановились на очень и очень знакомом россиянам – он получит наименование «Рио». Первые подробности о нем раскроем в следующем номере.





ЗР За рулем http://itunes.apple.com/ru/app/id438407646?mt=8

Рискнем предположить, что об этом мечтал еще Михаил Кольцов, открывая ЗР в 1928-м. Рассказывать об автомобиле, фотографировать, представлять его в самых разных ситуациях... Все умеет наш журнал, но вот заставить машину двигаться прямо по страницам – увы.

На то, однако, и технический прогресс, чтобы пользоваться его результатами. «За рулем» первым из федеральных автомобильных изданий запускает версию для iPad. Тщательно отобранные и кардинально переработанные материалы бумажной версии передадут все ощущения, которые возникают при прямом контакте с автомобилем. Впрочем, это как раз тот случай, когда лучше один раз увидеть.

В ЧЕСТЬ ЛЕГЕНДЫ



В 30-е годы прошлого века одним из самых красивых и успешных спорткаров был БМВ-328. К его 75-летнему юбилею баварский концерн создал на основе БМВ-Z4 концепт Hommage (в переводе – «чествование»). Поговаривают, что за ним последует микросерия. Как и легендарный предшественник, отличавшийся весьма малой массой (780 кг), новинка тоже сбросила лишние килограммы, обзаведясь карбоновым кузовом.

На приборной панели доминирует тахометр, но ему в помощь добавлено два айфона, работающих как секундомеры и навигаторы. Зачем два? Чтобы члены экипажа – пилот и штурман – чувствовали себя равноправными.

ФИЛЬТРЫ ПОМОГАЮТ ДЕТЯМ

Будете выбирать фильтр для своего автомобиля, обратите внимание на коробки «Финвал» с зелеными наклейками: «Я помогаю другим!». Это благотворительная акция, организованная представительством КОО «Финвал Европа Лтд.», в ходе которой 3 рубля из цены каждого фильтра будут перечислены на счет пяти детских учреждений России.



КОРОТКО



1108 км можно проехать на 1 кВт·ч электроэнергии. Это доказала команда Миланского политехнического университета, победившая в экомарафоне «Шелл» в номинации «Электромобили». Правда, на их машине были установлены солнечные батареи. А вот среди чисто аккумуляторных болидов вперед вышли студенты из Граца – их результат 842,5 км/кВт·ч.



22 человека в «Фольксвагене-Шаран» – столько насчитали немецкие полицейские в остановленном на автобане и сильно просевшем минивэне с румынскими номерами. 10 взрослых и 12 детей не только не были пристегнуты – в машине вообще не оказалось пассажирских сидений. Видимо, «Шаран» у граждан этого государства ценится именно за прочность и вместимость – за три недели до этого в подобном авто немцы обнаружили 19 румын.



101 метр – таков новый рекорд дальности прыжка в автомобиле с трамплина, установленный в Индианаполисе американцем Таннером Фоустом. Зрелище было впечатляющим: сначала его машину подняли краном на 30-метровую высоту, затем был бешеный спуск с перегрузкой в 3g на выходе из пике, дополнительный разгон и собственно сам прыжок.

ЛЕГКОВЕСНАЯ ПРЕМЬЕРА

В Берлине состоялась мировая премьера «Ауди-А6 Авант». Габаритами новинка почти не отличается от базового седана, зато объем багажника по сравнению с универсалом прошлого поколения вырос на 20 л, а вес уменьшился на 70 кг.. В списке оснащения появился ножной сенсор открытия багажника, знакомый по «Пассату». В гамме двигателей – бензиновые моторы 2.8 TFSI (204 л.с.), 3.0 TFSI (300 л.с.) и четыре дизеля: 2.0 TDI (177 л.с.) и 3.0 TDI с отдачей 204, 245 и 313 сил. Универсалы будут снабжаться либо ручной коробкой, либо вариатором, либо роботом S tronic, либо автоматом.



ОТБРОСИВШИЙ КРЫЛЬЯ

Знаменитый своими подъемными дверями «Мерседес-Бенц SLS AMG» превратился в родстер. Не стало жесткой крыши, и вместе с ней исчезли места для крепления дверных петель. А потому двери у новинки самые обычные. Кузов на алюминиевом пространственном каркасе плюс «восьмерка» мощностью 571 л.с. с крутящим моментом 650 Н·м гарантируют подлинную стремительность спорткару, чья масса по сравнению с купе практически не увеличилась. А в городе на скорости до 50 км/ч можно на ходу поднимать и убирать тент – на это потребуется всего лишь 11 секунд.



«КОПЕЙКА» РУБЛЬ БЕРЕЖЕТ

Второе поколение БМВ 1-й серии стало еще спортивнее, экономичнее и комфортнее. Преемник длиннее на 85 мм, база выросла на 30 мм. Колея прибавила 51 мм спереди и 72 мм сзади. Но компоновка не изменилась: по-прежнему это единственный заднеприводный хэтчбек гольф-класса. Багажник стал больше на 30 л, достигнув 360 л, а если сложить сиденья, то будет и все 1200 л. Вместе с навигацией автомобиль могут оснастить системой iDrive. А в пакет Connected Drive включена возможность интернет-общения в Фейсбуке и Твиттере. Новинку предложат в двух вариантах оформления: «Урбан» и «Спорт».

Двигатели – «четверки», бензиновые и дизельные, – оснащены турбонаддувом. Бензиновые моторы объемом 1,6 л развивают 136 либо 170 сил. Двухлитровые дизели настроены на 116, 143 и 184 л.с. Помимо шестиступенчатой механики, «единичка» оснащается восьмиступенчатым автоматом (впервые в классе). При этом машина стала заметно быстрее и экономичнее прежней.



НОВОСТИ АВТОБИЗНЕСА

В конце мая на пять дней встал завод «Ниссан» в Санкт-Петербурге. Причина – отсутствие двигателей для моделей «Х-Трейл», «Мурано» и «Теана». Моторы поставляются с японского завода компании, пострадавшего в результате землетрясения 11 марта.

24 мая официально пущен новый американский завод «Фольксвагена» в Чаттануге, штат Теннеси. Он рассчитан на производство 150 тысяч машин в год, но мощность может быть удвоена. Пока на конвейере лишь «Пассат» в американской версии, но вскоре рядом станут собирать «Нью Битл», «Джетту» и «Тигуан». Новый завод – часть глобального плана концерна, который намерен к 2018 году вырасти в крупнейшего мирового автопроизводителя.

ФИАТ построит в Нижнем Новгороде завод на 120 тысяч автомобилей в год. Кроме того, в рамках проекта будет создано предприятие по выпуску двигателей. Объем предполагаемых инвестиций – 1,1 миллиарда долларов.

Забастовка персонала корейской компании «Юсонг», важнейшего поставщика компонентов для двигателей, привела к серьезным трудностям в местном автопроме. Отсутствие деталей уже привело к снижению выпуска моделей «Хёндай», КИА, местного отделения «Шевроле» и «Самсунг-Рено».

Лидером мирового автопрома вновь стал «Дженерал моторс», сместив «Тойоту», серьезно пострадавшую от массовых отзывов продукции и землетрясения. Американский концерн сильно укрепил позиции за счет радикально пересмотренного модельного ряда и доминирования на китайском рынке, где он уверенно занимает второе место по продажам.

Последствия шпионского скандала в компании «Рено», когда в результате дезинформации были ошибочно уволены топ-менеджеры, отвечающие за электромобильную программу, привели к смене руководства фирмы. Главным операционным директором взамен ушедшего в отставку Патрика Пелата теперь назначен Карлос Таварес, ранее руководивший американским отделением «Ниссана».

ПОКАТАТЬСЯ НА ТАЧКАХ



Компания «Дисней» представила новую компьютерную игру по мотивам мультфильма «Тачки-2». Игроки смогут не только окунуться в атмосферу новой ленты, но и, выйдя за пределы сюжета, управлять более чем 20 персонажами, пройти обучение в международном центре подготовки шпионов Г.У.Д.О.К., выполнять опасные секретные задания, принять участие в гонке за звание самой быстрой машины в мире. «В итоге получилось нечто совершенно не похожее ни на одну из существующих гоночных игр», – заявил Джон Блекбёрн, вице-президент и генеральный директор Avalanche Software.

Игра «Тачки-2» уже поступила в продажу в версиях для компьютера и платформ PlayStation 3, Xbox 360, Nintendo Wii.

«ЗА РУЛЕМ» УДАРИЛ В ГОНГ



Богиня радуги Ирида, поднявшая над головой гонг, отныне – наш трофей. Это свидетельство победы «За рулем» в главной номинации «Федеральное издание года» одного из наиболее популярных и представительных журналистских конкурсов «Золотой гонг». Председателем жюри является президент факультета журналистики МГУ Ясен Засурский.

Бронзовая богиня, кстати сказать, получилась весьма тяжеловесной, но ведь своя ноша не тянет. А значит, полка с призами в кабинете главного редактора ее тоже выдержит.

ПОЧТИ ДИЗЕЛЬ

Фирма «Мазда» представила первый двигатель нового семейства «Скайэктив». При рабочем объеме 1,3 л он работает на бензине, оборудован непосредственным впрыском, развивает 84 л.с., и все это при небывало высокой степени сжатия 14:1! Избежать детонации удалось благодаря особым выемкам в поршнях, специальной конструкции форсунок и ряду других мер (всего получено 130 патентов). Новый двигатель позволит «Мазде-2» обойтись 3,3 л/100 км.

НОВЫЙ «СИТРОЕН-С4» В РОССИИ

В Калуге запущено производство хэтчбека «Ситроен-С4» второго поколения. Модель пока оснащается только одним двигателем VTi 120 с изменяемыми фазами и механической либо автоматической коробкой передач. Адаптация для России свелась к усиленной подвеске с увеличенным до 13 см клиренсом и стальной защите двигателя. Чтобы привлечь внимание к новинке, французы предложили для С4 особые условия гарантии: три года или 100 000 км пробега вместо обычных двух лет. За базовую версию «Динамик» с кондиционером, антиблокировочной системой, двумя подушками и передними электростеклами просят 574 900 руб. За автомат и систему стабилизации доплата 49 000 руб. Исполнение «Тенденс» (шесть подушек, полный электропакет, подогрев сидений, «музыка») обойдется в 618 900 руб. Ну а самый дорогой вариант «Эксклюзив» с двухзонным климатом стоит от 747 900 руб., причем в эту сумму уже включен автомат. Можно дооснащать хэтчбек и дальше – в списке опций панорамная крыша, кожаный салон, навигация, электроприводы кресел.



КОРОТКО

Концерн «Континенталь» придет в Россию со своим производством. Причем не в рамках СП, а построит собственный завод. В проект предполагается инвестировать около 200 000 000 евро, начать работать предприятие должно уже в конце 2013 года.

Оказывается, при известной тренировке на автомобиле «Шкода-Фабия Гринлайн» можно проехать на одном баке 2006 км. Это доказал австрийский экорекордсмен Герхард Платтнер, совершив такой бросок от Ройта до Бова (Дания) и обратно и добившись среднего расхода дизельного топлива в 2,21 л/100 км.



Электромобиль «Ниссан-Лиф» первым среди себе подобных получил заветные пять звезд в крэш-тестах EuroNCAP, причем спрятанная под задними сиденьями батарея не дала течи и не ударила манекены током высокого напряжения.

Соревнование Формула-«Студент» пройдет в Венгрии. Задача участников – создать максимально легкое транспортное средство. В прошлом году, например, главный приз взял болид из Баварии весом всего 163 кг. Карбон, титан, алюминий – приветствуются любые материалы, способные сбросить с машины лишний вес.

Дать вторую жизнь подзабытому проекту дешевого автомобиля «Мишка» пообещал в интервью газете «Деловой Петербург» Анатолий Карпов. Экс-чемпион мира по шахматам берется организовать серийное производство и обещает, что авто будет стоить менее 200 000 рублей, разгоняться до 170 км/ч и перевозить 400 кг.

ГРАН-ПРИ «ЗА РУЛЕМ»-2012

Леди и джентльмены, мы начинаем наш традиционный конкурс по выбору лучших автомобильных дебютов российского рынка. Как всегда, в нем будут участвовать самые свежие, самые желанные, самые интересные модели. Претендентов мы разобьем по классам, где разгорится нешуточная борьба. А вот кто станет победителем – решать вам, наши дорогие читатели. Уже в следующем номере (обратите внимание, в этом году мы начинаем конкурс на МЕСЯЦ РАНЬШЕ, чтобы дать вам больше времени на размышление и пригласить к участию больше читателей) вас ожидает пространный каталог новинок-претендентов на ГРАН-ПРИ «ЗА РУЛЕМ». Там же найдете таблицу распределения баллов и подробную инструкцию по голосованию. Каталог и таблицу мы повторим в осенних номерах журнала. В конце года подсчитаем баллы, отданные за автомобили, и выберем победителей. Как всегда, рассчитываем на вашу активность, уважаемые читатели. Ведь именно вы оно помогаете автомобильным компаниям совершенствовать продукцию и анализировать причины неудач на рынке. По результатам жеребьевки анкет несколько читателей ЗР традиционно получат ПРИЗЫ – новенькие АВТОМОБИЛИ. А вот какие – пока секрет. Скажем только, что это будет одна из самых ожидаемых новинок российского рынка. Поэтому читайте наш журнал, «советуйтесь» с испытателями «За рулем» и выбирайте лучшие автомобили. Ведь только самые достойные из них получат право обладать ЗОЛОТЫМ ПЕГАСОМ – старейшей премией российского автомобильного рынка.



«ЛАМПО» В КУБЕ

В Цюрихе прошла премьера электромобиля «Лампо^3», созданного швейцарской фирмой «Протоскар». Это купе формулы 2 + 2, созданное именно в расчете на электропривод. Энерговооруженность незаурядна: три электромотора с водяным охлаждением (один спереди и два сзади) суммарной мощностью 571 л.с. и крутящим моментом 900 Н·м. Литий-ионные батареи запасают 32 кВт·ч энергии. В итоге имеем: 220 км/ч максималки, 4,5 с до сотни, 200 км пробега.



ПОСТРОИМ ВМЕСТЕ



Объявлено о создании двух новых совместных предприятий – корпорации «Русские машины» с немецкой «Фритцмейер» и «Группы ГАЗ» с американским «Терексом». Первое построит в Твери завод по выпуску кабин для дорожно-строительных машин, отличающихся современным интерьером, хорошей обзорностью, высоким уровнем безопасности. Второе займется производством и продвижением самих машин, остро необходимых для реконструкции и строительства дорог в России. Сборка будет организована на предприятиях Твери, Брянска, Челябинска и Заволжья, принадлежащих «Группе ГАЗ».

«КАСТРОЛ»: НОВЫЕ ЦВЕТА

На прошедшем в Москве форуме по обслуживанию автомобилей «Голубые океаны клиентского сервиса» фирма «Кастрол» представила новую линейку моторных масел EDGE Professional. Их отличительной особенностью является технология FST (Fluid Strenght Technology), повышающая прочность и эластичность пленки на 40% и более. В масла добавлен флуоресцентный краситель, видимый в ультрафиолетовом свете и позволяющий быстро заметить протечки.

Новая серия заменит серию SLX Professional. Линейка Magnatec Professional останется в производстве, но претерпит модернизацию: в ней также применят технологию FST, а окраску изменят на зеленую.

ГОНОЧНЫЙ УНИКУМ

К 50-летию легендарного «Астон-Мартина DB4GT Дзагато» представлен штучный экземпляр модели «V12 Дзагато». Его премьера на конкурсе элегантности «Вилла Д'Эсте» удостоилась премии за дизайн. Прямо из Италии машина отправилась на кольцо «Нюрбургринг» для участия в четырехчасовых гонках. Под оригинальным кузовом из алюминиевых панелей на стальном каркасе спрятана начинка серийного суперкара «V12 Вэнтедж». Шесть литров, 517 «лошадей», крутящий момент 570 Н·м – цифры, говорящие больше всяких слов. Причем все эти ньютон-метры приложены к задним колесам через шестиступенчатый робот и дифференциал повышенного трения – иначе пробуксовки на старте не миновать. Кстати, карданный вал – из магниевого сплава. И пусть вам не покажется, что 120 л бензина в баке – это много: такие машины создаются не для экономии топлива!




3/2
H 102 MH 33 RUS
АВТОТРАКТ

ИЛИ ТРИ ВТОРЫХ

Новый «Форд-Фокус» – это настоящее событие в автомобильной жизни. Скоро мы получим редакционный экземпляр для марафона «60 часов» и последующих испытаний. А пока решили просто узнать, чем новинка лучше или хуже уходящей модели. **Михаил Гзовский** собрал впечатления у сотрудников журнала – владельцев «Фокуса II», а снимал новую машину с мотором 1,6 в комплектации «Титаниум» **Константин Якубов**.

Приборы оригинальны и информативны. Но тахометр и спидометр хотелось бы сблизить.

На большой экран бортового компьютера одновременно выводится сразу четыре показателя.

Механическая 5-ступенчатая коробка передач «Фокуса III» работает мягче и приятнее, чем у предшественника.

Интерьер у новинки, бесспорно, интереснее. Шумоизоляция также улучшена – меньше слышно и мотор, и шины.

Толстенное переднее сиденье, хоть и отформовано сзади под колени пассажира, съедает немало былого простора.



КОНСТАНТИН ЯКУБОВ:
«Форд-Фокус II», 2008 г.в., 1,8 л, механика, Ghia, пробег 47 000 км

Дизайн приятный, хотя сзади «третий» «Фокус» в кузове хэтчбек напоминает мне «КИА-Сид». Наконец-то додумались прикрыть пороги пластиком и убрали замок капота из-под эмблемы! И поняли, что симметрия – это не только красиво, но и правильно: два фонаря заднего хода и пара противотуманок лучше, чем по одному экземпляру того и другого. Зеркала в козырьках солиднее, в них встроили подсветку – мелочь, а приятно. А еще можно запереть все двери кнопкой на консоли.

Но внутри уже нет той свободы, как раньше. Безопасность, ради которой, вероятно, все затевалось, – дело важное, но шевелиться все же хочется! Сзади места меньше, водительское кресло мне тоже больше нравится в предшественнике. Зеркала не лучше прежних – с мертвой зоной, где легко исчезнет мотоциклист, едущий между рядами. Рулевое колесо перегружено кнопками, часть функций стоило вывести на подрулевые переключатели. Неудобно расположена ручка включения фар: наклонена к полу – на ходу не рассмотришь. В бардачок просто так не забраться: крышке не дают открыться коленки переднего пассажира. Глянцевая панель магнитолы моментально покрывается отпечатками пальцев.

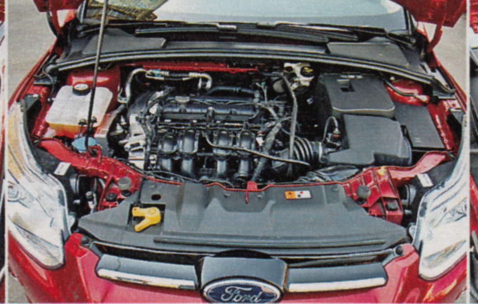
Не нравится мне усложнение конструкции, неизбежно приводящее к удорожанию. Два больших дворника с раздельными моторами, еще и шаговыми, – это, конечно, круто, но не думаю, что кардинально улучшилась обзорность в дождь. Продолжаю: подголовники больше не снимаются. Появилась куча лишних лампочек, подсветочек. Зачем все это светоизобилие?

Зато 1,6-литровый двигатель не детонирует при троганье, как у меня на 1,8. Однако эти 125 «новых» сил какие-то вялые, не тянут равномерно во всем диапазоне. Но очень понравилась коробка, включение мягкое и четкое.

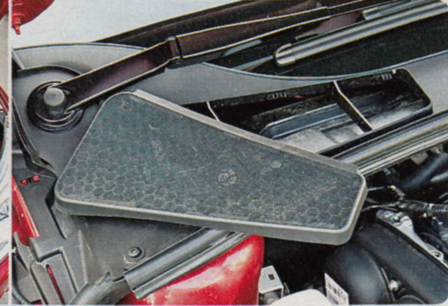
В общем, впечатление двойственное. Если раньше выбор «Фокуса» для меня был очевиден, то теперь посмотрю по сторонам, благо конкуренты не дремлют.



Два больших дворника с раздельными моторами – решение красивое, но недешевое.



Предложат три бензиновых (105, 125, 150 л.с.) и один дизельный (140 л.с.) двигатель.



Сетки на заборе воздуха теперь можно снять и помыть.

Дверные карманы прежнего поколения вместят лишь упаковку салфеток или карту.

Дизайн, отделка и оснащение салона у «второго» явно попроще.

Бортовой компьютер старой версии выполнен не столь красиво и уступает в наглядности.

Пассажиру старого «Фокуса» пусть ненамного, но все же просторнее.



ТАТЬЯНА КОДАЧЕНКО:
«Форд-Фокус II», 2007 г.в., 2,0 л, механика, Ghia, пробег 73 000 км

Моя оценка — с точки зрения пассажира. Машину мы купили, когда уже родилась дочка. В ясли я пристроила ее к своей знакомой, до нее минимум полчаса на автомобиле.

Мы с мужем знаем: самым безопасным для ребенка считается место за водителем. Но если малыш не смотрит вперед, его начнет укачивать. Поэтому на долгие годы место сзади слева стало моим. Дочку сажаем рядом, справа, опускаем спинку переднего сиденья и снимаем подголовник. В новом «Фокусе» такой номер не пройдет — подголовники сделаны несъемными.

На заднем диване «второго» я проехала немало: путешествие до Швейцарии, две поездки в Прибалтику, а уж выездов в Подмосковье не сосчитать. Рост мужа — без пары сантиметров два метра. Когда он настраивает под себя кресло, пассажиру остается для ног сантиметров пятнадцать. Несколько раз мне приходилось ехать по десять часов и дольше, но размещалась я позади него вполне комфортно, при том что в кармане кресла вечно что-то понатыкано: карты, журналы, путеводители. В ноги все это не упирается — еще и место остается!

Когда я залезла в новый «Фокус», а муж привычно подогнал под себя кресло, нижняя часть спинки тут же врезалась в ноги. Перед коленями пространство есть, но кресло выгнуто какой-то дугой, поэтому коленям удобно, а вот положение ступней изменить уже нельзя. Без этого и 40 минут не высидеть, не то что несколько часов!

Конечно, многое понравилось. Например, более короткие задние двери. На нашей модели они заметно шире, и обычно, стараясь не задеть стоящий рядом автомобиль, открываю дверь не полностью. Ну и салон, на мой взгляд, красивый и более интересный: хочется разглядывать каждый изгиб модной передней панели. На его фоне наша модель — простушка. А еще новый хэтчбек мне нравится внешне, особенно в три четверти сзади! Элегантная машина, может быть, чуть более женственная. Но все же в качестве семейного автомобиля «третий» «Фокус», пожалуй, тесноват.



Новое поколение стало чуть длиннее, колесная база тоже выросла, а вот ширина и высота уменьшились.



Багажники машин примерно одинаковы: у «Фокуса III», по официальным данным, 277 л, а было 282 л.



АНДРЕЙ СИДОРОВ:
«Форд-Фокус II», 2008 г.в., 2,0 л, автомат, Ghia, пробег 30 000 км

Когда солнце низко над горизонтом, на ветровом стекле играет довольно заметная радуга. Не сказать, что слишком мешает, — пожалуй, даже забавно следить за игрой света на фоне дороги. В этом же стекле отражаются решетка обдува и козырек панели приборов. Зато в бардачке нашел USB-разъем, которого раньше не хватало. Там, где в моем «Фокусе» в фарах стоят поворотники, в новом — секции бокового света. Очень удобно! Светят ярко и туда, куда надо. Они активируются даже при небольшом повороте руля, примерно 15°. Едешь вперед — загорается та сторона, куда поворачиваешь; назад — противоположная, чтобы не снести кого-нибудь крылом (боковой свет предлагался и для прошлого поколения. — *Прим. ред*).

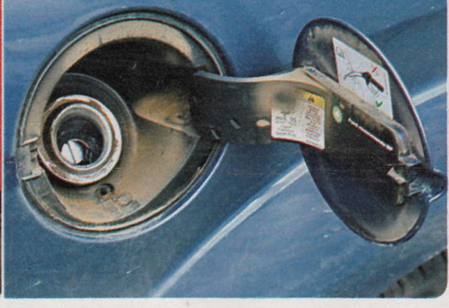
Более практичный парктроник, чем на новом «Фокусе», мне пока не встречался. Информативный экранчик, ненавязчивый писк, по четыре зоны спереди и сзади с заходом на бока.

Электронная педаль газа уж очень правильная. Похоже, ее задача — не управлять подачей бензина, а сообщать «мозгам» намерение водителя ускориться. А уж они решат, как сделать это с минимальным ущербом для окружающей среды. До 2000 об/мин машина откровенно тупит, далее, до ограничителя, идет нормально, но все равно ожидаемого ускорения нет. Нужно постоянно крутить мотор и щелкать передачами. Не могу сказать, что меня это сильно раздражало, — дело привычки.

Подсказчик момента переключения передач для кого-то, наверное, будет полезен. По мне, это игрушка. После 2000 об/мин, если газ не в полу,

ДАННЫЕ ПРОИЗВОДИТЕЛЯ

МОДЕЛЬ	Ford Focus II	Ford Focus III
ОБЩИЕ ДАННЫЕ		
Размеры, мм: длина/ширина/высота/база	4337/1839/1497/2640	4360/1825/1485/2650
колея спереди/сзади	1535/1531	1550/1540
Объем багажника, л	282/1144	277/1062
Снаряженная/полная масса, кг	1402/1835	1276/1825
Время разгона 0–100 км/ч, с	10,3	10,9
Макс. скорость, км/ч	195	196
Топливо/запас топлива, л	А95/55	А95/55
Расход топлива: городской/загородный/смешанный цикл, л/100 км	9,5/5,6/7,0	8,0/4,7/5,9
ДВИГАТЕЛЬ		
Расположение	спереди поперечно	спереди поперечно
Конфигурация/число клапанов	Р4/16	Р4/16
Рабочий объем, см^3	1798	1598
Мощность, кВт/л.с. при об/мин	92/125 6000	92/125 6000
Крутящий момент, Н·м при об/мин	165 4000	159 4000
ТРАНСМИССИЯ		
Тип	передне-приводная	передне-приводная
Коробка передач	М5	М5
ХОДОВАЯ ЧАСТЬ		
Подвеска: спереди/сзади	типа «Мак-Ферсон»/независимая много-рычажная	типа «Мак-Ферсон»/независимая много-рычажная
Рулевое управление	реечное с гидро-усилителем	реечное с электро-усилителем
Тормоза: передние/задние	дисковые вентили-руемые/барабанные	дисковые вентили-руемые/дисковые
Размер шин	195/65 R15	205/55 R16



При постановке на сигнализацию лючок бензобака больше не запирается, а уплотнителя на лючке бензобака как не было, так и нет — пыль может попадать на горловину и дальше в бак.

загорается стрелочка: переходи на повышенную. Но она же не знает, каков мой замысел! Например, еду на четвертой, упираюсь в грузовик, на сбросе газа жду момента для обгона и возможного перехода на третью. А электроника долбит мозг: пятую давай, не то лишний грамм бензина сожжешь!

Кстати, о расходе. Я взял машину со средним расходом на маршрутном компьютере 11,2 л/100 км. Спустя 400 км пригородных трасс он сполз до 10,1 л. Если сознательно экономить, то можно уложиться в 8–8,5 л (причем с включенным кондиционером). Управляется машина примерно как «Фокус»-предшественник, идет чуть мягче. При резком съезде с широкого «лежачего полицейского» передок отрабатывает с заметным стуком.

В дождь заметно меньше забрызгивается заднее стекло.

Полка багажника стала жестче, хоть и ненамного. У моего «Форда» она прогибается даже под собственным весом. Если собираетесь ставить верхний багажник, то учтите: теперь годится только с опорами на крышу — не протереть бы ими краску. Прежняя модель практичнее: у нее прикрытые заглушками гайки для стоек.

Резюме? Машина определенно понравилась! Для полного счастья хотел бы мотор помощнее, 140–150 нормальных «лошадей», а не этих, придушенных. И размерность колес 16 дюймов вызывает вопросы (конечно, если не планируешь участие в гонках).



Зачем изменили гениально простое и надежное крепление дворников? Потерять их на ходу было невозможно при всем желании.



МИХАИЛ ГЗОВСКИЙ,
редактор отдела испытаний

Сравнительный тест «Фокуса» будет позже, а сейчас мы отдаемся эмоциям и первым впечатлениям. Для меня откровением стал двигатель. Если бы не видел своими глазами свидетельство о регистрации с записанной в нем мощностью, ни за что не поверил бы в 125 л.с. На новом «Фокусе» с 1,6-литровым мотором трогаться удобно — машина готова стартовать с холостых оборотов. Но если затем продавить педаль в пол, она не поедет! Двигатель начинает активно откликаться лишь с 3500 об/мин, для мало-мальски активной езды его придется крутить. Причина, вероятно, в «мозгах», призванных снизить расход топлива.

Удивил неоднозначностью салон. Уютный, красивый, добротный, но, увы, тесный. Ощущение, будто я попал в машину классом ниже: с водительского места толкаю локтем соседа, сидеть «за собой» — не сахар. Радует подвеска: с еще лучшей плавностью хода и энергоемкостью. Настоящий прорыв — заметное снижение шумов и вибраций.

Посмотрим, какие еще впечатления оставит наш будущий «Фокус» из первой товарной партии всеволожской сборки (сейчас мы снимали образец, приехавший из Германии, но собранный по российской спецификации). ЗР



Наконец-то мы забудем о жутко непрактичном расположении замка капота. На новом «Фокусе» он устроен, как у всех других машин.

ЧТО ПОЧЕМ

Первые «фокусы» нового поколения сойдут с конвейера во Всеволожске в августе. Это будут пятидверные хэтчбеки. Выпуск седанов намечен на сентябрь, универсалы появятся лишь в начале следующего года. А вот трехдверные хэтчбеки исчезли из модельной линейки.

В схожих по сравнению с предшественниками комплектациях новинка дороже в среднем на 30 000–80 000 рублей. Конечная разница зависит от двигателя. Иногда рост цены — следствие лучшей энерговооруженности. Например, базовый «Фокус III» дороже «второго» на 33 000 рублей, но у него под капотом вместо слабенького 1,4-литрового 80-сильного мотора трудится 105-сильный объемом 1,6 л.

Итак, на смену старым бензиновым моторам в 1,4 (80 л.с.), 1,6 (100 и 115 л.с.), 1,8 (125 л.с.) и 2,0 л (145 л.с.) пришли агрегаты семейства Duratec Ti-VCT объемом 1,6 л — 105 и 125 л.с., а также 2-литровый 150-сильный Duratec GDI. Они оснащены системой изменения фаз газораспределения, самый мощный — с непосредственным впрыском топлива. Дизель объемом 1,8 л (115 л.с.) уступил место 2-литровому (140 л.с.) собрату. Базовая коробка передач — 5-ступенчатая механическая. Все двигатели, кроме самого слабого, теперь можно стыковать с роботизированной трансмиссией PowerShift.

Предлагается четыре комплектации. Начальная «Амбиент» (от 499 000 рублей) с фронтальными подушками безопасности, ABS, электроприводом зеркал и передних стеклоподъемников, центральным замком, колесами на 15 дюймов и т. д. во многом схожа с прежней базовой «Лимитед Эдишн» (от 466 000 рублей). За кондиционер и «музыку» надо доплатить, но раньше это обходилось дешевле — 25 900 рублей против 39 200. В следующем исполнении «Тренд» (от 581 500 рублей) эти опции уже в стандарте, добавляются обогрев зеркал и 16-дюймовые стальные колеса. Кстати, в аналогичной прежней версии «Комфорт» (от 522 000 рублей) за «музыку» приходилось платить отдельно, минимум 11 900 рублей. Комплектация «Тренд Спорт» (от 640 000 рублей) оснащена боковыми подушками безопасности, задними электростеклоподъемниками, противотуманными фарами, легкосплавными колесами, спортивными передними сиденьями, отделкой консоли «Премиум» и т. д. Но на «Фокусе II» в близком по цене исполнении «Титаниум» (от 612 000 рублей) были еще датчики света и дождя. Теперь их нет, как и зеркал заднего вида с автозатемнением, зато появилась система стабилизации ESP с функцией помощи при экстренном торможении EBA. «Фокус III» в исполнении «Титаниум» стоит от 685 500 рублей. Вот в нем вы получите датчики дождя и света плюс двухзонный климат-контроль, систему помощи при троганье в гору, пуск двигателя кнопкой. Среди новых опций — парковочный ассистент, мониторинг слепых зон и прочее.



Палитра цветов нового «Фокуса» состоит из десяти оттенков (раньше ограничивалась шестью). За металлик — доплата 10 000 рублей.


т528кх197 RUS
о965вк197 RUS
UA AA 083
АвтоАльянс



ЗАВИВАНЕЦ УЖГОРОДСКИЙ

Михаил Гзовский со товарищи отправился за свежеиспеченным переднеприводным кроссовером «Ниссаном-Джук» в Украину, прихватив с собой для сравнения пару аппетитных конкурентов – «Сузуки-SX4» и «Шкоду-Йети». Фоторепортаж **Константина Якубова**.



Suzuki SX4

Модель, предлагаемая с передним или полным приводом, дебютировала в 2006 году. Известна и как «ФИАТ-Седичи». Рестайлинг проведен в конце 2010 года.

ДВИГАТЕЛИ: бензиновый, 1,6 л (112 л.с.).

КОРОБКИ ПЕРЕДАЧ: механическая 5-ступенчатая, 4-ступенчатый автомат.

КОМПЛЕКТАЦИИ: GL, GLX, GLX NAV.

ЭКСПЛУАТАЦИЯ: гарантия – 3 года или 100 000 км, межсервисный пробег – 15 000 км или 12 месяцев, 67 дилерских центров.

ЦЕНА: 619 000–819 000 руб.

ТЕСТОВЫЙ АВТОМОБИЛЬ:
1,6 л, 112 л.с., 4-ступенчатый автомат, GLX, передний привод, 683 000 руб.



Nissan Juke

Новинка 2010 года. Выпускается в версиях с передним и полным приводом.

ДВИГАТЕЛИ: бензиновые, 1,6 л (117 или 190 л.с.).

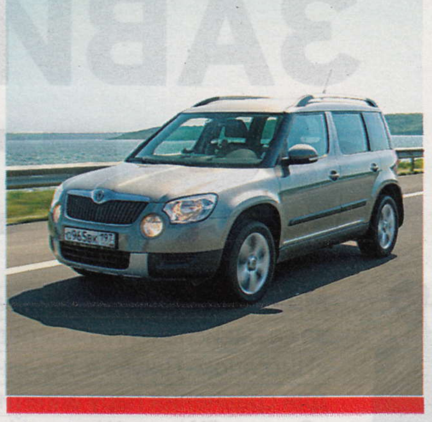
КОРОБКИ ПЕРЕДАЧ: механические 5- и 6-ступенчатая, вариатор.

КОМПЛЕКТАЦИИ: XE, SE, SE Sport, SE+, SE+ Sport, LE.

ЭКСПЛУАТАЦИЯ: гарантия – 3 года или 100 000 км, межсервисный пробег – 15 000 км или 12 месяцев, 95 дилерских центров.

ЦЕНА: 695 000–1 065 500 руб.

ТЕСТОВЫЙ АВТОМОБИЛЬ:
1,6 л, 117 л.с., 5-ступенчатая механика, SE, передний привод, 695 000 руб.



Skoda Yeti

Первый «паркетник» в истории «Шкоды» дебютировал весной 2009 года. Продают в передне- и полноприводном вариантах.

ДВИГАТЕЛИ: бензиновые, 1,2 и 1,8 л (105 и 152 л.с.); дизельный, 2,0 л (140 л.с.).

КОРОБКИ ПЕРЕДАЧ: механическая 6-ступенчатая, 7-ступенчатая роботизированная DSG.

КОМПЛЕКТАЦИИ: Active, Ambition, Experience.

ЭКСПЛУАТАЦИЯ: гарантия – 2 года без ограничения пробега, межсервисный интервал – 15 000 км или 12 месяцев, 100 дилерских центров.

ЦЕНА БАЗОВЫХ ВЕРСИЙ:
729 000–1 139 000 руб.

ТЕСТОВЫЙ АВТОМОБИЛЬ:
1,2 л, 105 л.с., 7-ступенчатый робот DSG, Experience, передний привод, 916 000 руб.

Какой только вкуснятины мы не отведали по дороге в Киев и Одессу! Придорожные заведения на украинской территории радуют отменным качеством и доступными ценами. Стоит открыть меню, как от диковинных названий начинает сосать под ложечкой: буцики, верещака, шпундры, кныдли… Что на первое?

РАССОЛЬНИК ПО-ДОМАШНЕМУ

Замечали, как ваши знакомые выбирают блюдо в ресторане? Одни жаждут экспериментов, другие предпочитают заказать что-нибудь известное еще с детства. Вот и «Сузуки-SX4» – не сюрприз, а явление скорее ожидаемое. Внешность без карамельных украшательств, в интерьере тоже обошлось без кремовых розочек.

Скромно сервировано и рабочее место водителя: сиденье с ненавязчивой боковой поддержкой удобнее, чем кажется на первый взгляд. Найти оптимальную посадку получается сразу, хотя рулевая колонка двигается лишь по высоте. Но если вы доросли до метра девяносто, то продольной регулировки сиденья не хватит. Понравились типично японские подрулевые выключатели и наглядная организация климата на консоли. В городе обнаружили неприятную особенность – рогатки передних стоек здорово портят обзор при проезде нерегулируемых перекрестков.

За четыре сотни километров до границы «Сузуки» не спасовал перед российскими провинциальными дорогами и не вытряс душу на колдобинах. Хотя подвеска машины все же жестковата, а профиль полотна кроссовер повторяет излишне рьяно. Зато даже на высоких скоростях при попадании в колею SX4 не рвет из рук руль.

Маршрут из Москвы в Киев можно описать просто: «Выехал на Киевское – и все время прямо». В скоростных поворотах «Сузуки» надежен и интуитивно понятен. Даже заметная раскачка не приводит к отклонению от траектории. На второстепенных дорожках удалось пустить машину в занос. Вслед за сдержанным скольжением передка наружу поворота в бой идет система стабилизации. Работает она корректно и своевременно. В общем, понятное и сбалансированное шасси.

Вереницы фур сбивают темп порой до мучительных 50–60 км/ч. На обгон SX4 выходит с ленцой. По нашим замерам, он хоть и несильно, но уступил и «Джуку», и «Йети» в разгоне до сотни. Двигатель развивает наименьший в трио крутящий момент, автомат работает плавно, но все же с небольшой запинкой. В общем, поперчить не мешало бы!

Несмотря на все придирки, кроссовер у «Сузуки» все равно хорош. А то, что специй в нем маловато, для многих едоков даже к лучшему – изжоги не будет.

ПТИЦА? РЫБА?

Из каких ингредиентов сие чудо приготовлено? Так на «Джук» реагируют все без исключения. Он неповторим. Спрятанные в стойки ручки задних дверей, кругляши ближнего света и прищуренные глазки габаритов. Блеск!

Внутри машина не менее интересна. Не иначе «Джука» рисовал фанат-байкер. Консоль-бензобак, прильнувшие друг к другу тахометр и спидометр, прикрытые воздушным козырьком, – это нечто. Посадка водителя в «Ниссане» сродни посадке в «Сузуки» – высокая. Но сиденье лучше фиксирует тело в поворотах, а диапазон регулировки шире.

А что это за контроллер под монитором аудиосистемы? Давлю на *D-mode*, и пиктограммы на кнопках меняются. Теперь они заведуют не климат-контролем, а настройками шасси. «Ниссан» предлагает выбрать между режимами *Normal*, *Eco* и *Sport*. Они меняют чувствительность педали газа, работу системы стабилизации и усилителя руля. В качестве бонуса – довольно наивный индикатор перегрузки и крутящего момента.

Стремясь подобрать максимально похожие комплектации, мы согласились на прописанную в киевском пресс-парке «Ниссана» модификацию с механической коробкой и двигателем мощностью 117 л.с. По сути, это тот же мотор, который ставят на «Кашкай», но с модернизированной системой питания. По официальной

ПРИЗВОЛЯЙТЕСЯ НА ЗДОРОВЬЯЧКО!

В основе украинской кухни восточные традиции, но она переняла также французские элементы, а во времена татаро-монгольского ига были заимствованы приемы жарки рубленого мяса. Главный национальный продукт – конечно же, сало. Его едят соленым, жареным, копченым, вареным; им шпигуют другие виды мяса и даже применяют в кондитерских целях. Например вергуны – аналог русского хвороста – пряжат, то бишь жарят в сале. Особая статья – борщи, которых насчитывается более полусотни видов, как, впрочем, и вареников. Им даже ставят памятники!



SUZUKI SX4


После модернизации интерьер «Сузуки» стал солиднее. Обзорность ухудшают сдвоенные передние стойки.


Комбинация приборов выдержана в современном японском стиле: нынче в моде бело-голубые тона.

«Сузуки»: жесткий, «кирзовый» пластик не добавляет уюта.



NISSAN JUKE


Салон «Джука» потрясает не меньше, чем экстерьер. Вот уж не спутать ни с чем!


Шкалы навеяны мотоциклетной тематикой – эффектно, информативно, свежо.

Дисплей отображает работу климата либо настройки автомобиля.



SKODA YETI


Придраться к салону «Шкоды» сложно. Разве что руль великоват в диаметре да ногой вытираешь порог при посадке.


Конечно, такого фурора, какой производит «Джук» на улицах, «Иети» не дождется.

В этом бардачке найдется место и для перчаток, и для папки формата А4.





Расположение ручек климат-контроля в SX4 выбрано удачно, и дисплей с данными температуры нагляден.



Плоская «скамья» в SX4, может, выглядит и простовато, зато позволяет усесться втроем.



Как вам консоль в форме мотоциклетного бензобака? Кстати, ее цвет можно выбрать.



Если вы выбираете машину, учитывая интересы задних пассажиров, то здесь «Джук» проигрывает.



Роботизированная трансмиссия DSG по «скорострельности» переключений готова поспорить даже с механикой.



Впятером приятнее ехать в «Шкоде»: у нее высокая крыша и сдвижные задние сиденья.

информации, это дало экономию топлива в 5% плюс пару «лошадей».

Езда в режиме *Eco* не понравилась совсем. Дроссельную заслонку будто заедает – настолько вяло машина реагирует на педаль. Так плестись просто нет сил! Когда машина «в норме», езда становится более сбалансированной. А в спортивном режиме «Джук» покорил сочным усилием на руле и почти картинговым упрямством, с которым держится за асфальт.

Механика хороша избирательностью, в меру длинноходная педаль сцепления позволяет переключаться споро. Главное – почувствовать грань, за которой «Ниссан» провалится в резкий занос. Запахло жареным? Пожалуй, только паленым – занос поддается контролю. Да и система стабилизации приходит на помощь вовремя.

Если «повар» за рулем понимает в своем деле, то «Джук» доставит ему немало удовольствия. Кстати, завиванец ужгородский – не рыба и не дичь, а сочный пикантный рулет из говядины. Налетай!


Кожаная отделка руля и хром вокруг дефлекторов – за доплату.


Хваткий руль «Джука» с удобными приливами настраивает на боевой лад.


«Шкода» оформлена богато, но и стоит прилично.

ТАРАНЬ С МЕДОМ

В этом рецепте всего пара строк: рыбку панируют, отправляют на сковороду и поливают медом. Казалось бы, сочетание рыбы и сладкого странно. Но на контрастах держится вся высокая кухня.

«Йети» тоже многогранен, и даже не внешностью. К середине пробега установилась тенденция: именно в «Шкоду» просились водители после смены «в руле». Причин несколько.

Во-первых, чешская машина наиболее просторная. Даже за самым высоким водителем (192 см) может уместиться пассажир, тогда как в «Джуке» его колени подопрут поясницу коллеги. Кроме того, сиденья второго ряда можно подвинуть

ДАННЫЕ ПРОИЗВОДИТЕЛЯ

МОДЕЛЬ	SUZUKI SX4	NISSAN JUKE	SKODA YETI
ОБЩИЕ ДАННЫЕ			
Размеры, мм:			
длина/ширина/высота/база	4150/1755/1605/2500	4135/1765/1570/2530	4223/1793/1691/2578
колея спереди/сзади	1500/1495	1525/1525	1541/1537
Объем багажника, л	253/528	251/830	405–510/1580/1760
Радиус поворота, м	5,3	н.д.	5,2
Масса снаряженная/полная, кг	1175/1650	1172/1645	1375/1920
Время разгона 0–100 км/ч, с	12,3	11,0	12,0
Максимальная скорость, км/ч	175	178	173
Топливо/запас топлива, л	А95/50	А95/46	А95/60
Расход топлива: городской/загородный/смешанный цикл, л/100 км	9,2/5,9/7,2	8,1/5,3/6,3	8,0/5,8/6,6
ДВИГАТЕЛЬ	бензиновый	бензиновый	бензиновый
Расположение	спереди поперечно	спереди поперечно	спереди поперечно
Конфигурация/число клапанов	P4/16	P4/16	P4/16
Рабочий объем, см^3	1586	1598	1197
Степень сжатия	10,0	10,7	10,0
Мощность, кВт/л.с.	82/112 при 5600 об/мин	86/117 при 6000 об/мин	77/105 при 5000 об/мин
Крутящий момент, Н·м	150 при 3800 об/мин	158 при 4000 об/мин	175 при 1550–4100 об/мин
ТРАНСМИССИЯ			
Тип	переднеприводная	переднеприводная	переднеприводная
Коробка передач	А4	М5	А7
Передаточные числа: I/II/III/IV/V/VI/VII/з.х.	2,88/1,57/1,00/0,70/–/–/–/2,30	3,73/2,05/1,39/1,10/0,89/–/–/3,55	3,77/2,27/1,53/1,12/1,18/0,95/0,80/4,18
Главная передача	4,38	4,50	4,44/3,23*
ХОДОВАЯ ЧАСТЬ			
Подвеска: спереди/сзади	типа «Мак-Ферсон»/упругая поперечная балка	типа «Мак-Ферсон»/упругая поперечная балка	типа «Мак-Ферсон»/многорычажная
Рулевое управление	реечное с электроусилителем	реечное с электроусилителем	реечное с электроусилителем
Тормоза: передние/задние	дисковые вентилируемые/дисковые	дисковые вентилируемые/дисковые	дисковые вентилируемые/дисковые
Размер шин	205/60R16	215/55R17	225/50R17

*Для I–IV/V–VII передачи.



«Сузуки» уступает в объеме багажника «Шкоде», но радует хозяина вместительным подполом.

У «Джука» проем двери высокий, но при этом развитые колесные арки, съедающие немало полезной площади.

По нашим замерам, багажник «Йети» больше, чем у SX4 и «Джука», на 28 и 88 л соответственно.

РАЗГОН и МАКСИМАЛЬНАЯ СКОРОСТЬ

SUZUKI SX4 — погрешность спидометра 3,4%
20 — 1,4с; 40 — 3,3с; 60 — 5,7с; 80 — 9,3с; 100 км/ч — 13,3с; 120 — 20,4с; 140 — 29,2с; 160 — 44,3с; max 162,9 км/ч

NISSAN JUKE — погрешность спидометра 5,6%
20 — 1,2с; 40 — 2,6с; 60 — 5,3с; 80 — 8,6с; 100 км/ч — 12,8с; 120 — 18,4с; 140 — 26,2с; 160 — 46,4с; max 173,8 км/ч

SKODA YETI — погрешность спидометра 4,0%
20 — 1,9с; 40 — 3,5с; 60 — 5,8с; 80 — 8,8с; 100 км/ч — 12,8с; 120 — 19,6с; 140 — 29,6с; 160 — 60,4с; max 167,8 км/ч

0 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10 11 12 13 14 15

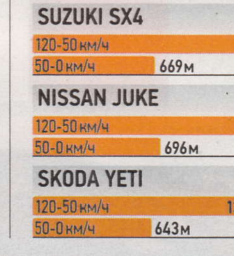
ЭЛАСТИЧНОСТЬ

SUZUKI SX4
60-100 км/ч (D) — 7,6с
80-120 км/ч (D) — 11,2с

NISSAN JUKE
60-100 км/ч (IV) — 10,8с
80-120 км/ч (V) — 16,5с

SKODA YETI
60-100 км/ч (D) — 7,1с
80-120 км/ч (D) — 10,7с

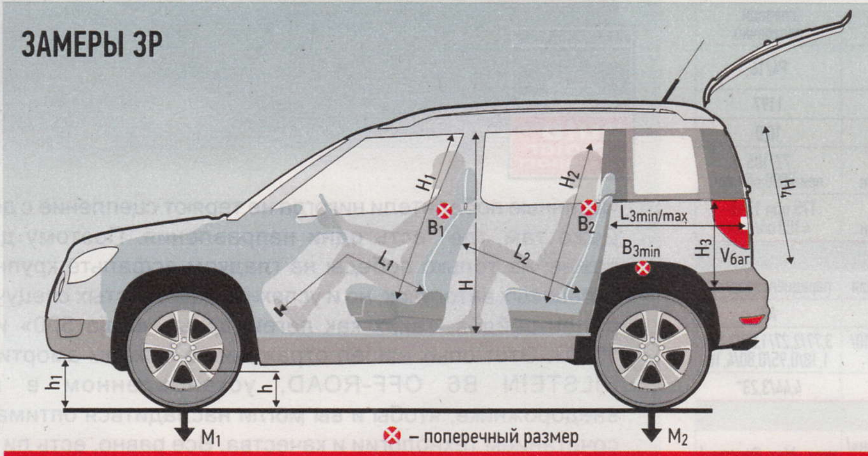
ВЫБЕГ



ТОРМОЖЕНИЕ со 100 км/ч



ЗАМЕРЫ ЗР



Модель	L1, мм	L2, мм	H, мм	H1, мм	H2, мм	B1, мм	B2, мм	L3min/max, мм	B3min, мм	H3, мм	H4, мм	V6аг., л	M1, кг (%)	M2, кг (%)	M (M1+M2), кг	h, мм	h1, мм
SUZUKI SX4	915–1140	675–915	1230	1030	960	1360	1330	620/1640	1020	355/545	780	260	751 (61)	488 (39)	1239	165*	220
NISSAN JUKE	960–1160	595–855	1210	1025	920	1360	1255	670/1495	895	450	855	200	733 (59)	503 (41)	1236	185	260
SKODA YETI	965–1235	630–875	1325	1090	1020	1390	1370	760/920/1700	1010	500	845	288	793 (58)	577 (42)	1370	180	240

*По защите двигателя.

в продольном направлении или вовсе снять при необходимости. Во-вторых, акустический комфорт. В отличие от «Сузуки», мотор которого надрывно поет при разгоне, и «Джука», шаркающего шинами, «Йети» ощутимо тише и в разгоне, и на крейсерской скорости. В-третьих, в чешской машине приятнее переваривать сытный обед: раскачка минимальна, а подвески умеренно жесткие, дорожная мелочь вообще не чувствуется.

При таком комфорте надо бы ожидать размазанной управляемости, ан нет! «Йети» утюжит шоссе, не расширяя динамического коридора при наезде на колдобины. Он также дарит самое лучшее чувство руля, позволяя безошибочно объезжать препятствия. Но за Брянском дорога превращается в сплошное решето – здесь-то мы и «поймали» пробой. Рецепт нашелся быстро: прибавить газу!

Доброго слова заслуживают турбомотор объемом 1,2 л и трансмиссия DSG. Моментальные переключения без намека на рывки и отсутствие турбоямы позволяют безошибочно просчитывать обгоны. Хотя этот двигатель все же наиболее эффективен на средних оборотах. Заодно по итогам забега «Йети» вывел на мониторе бортового компьютера наименьший средний расход топлива – 7,2 л.

Такое во Млада-Болеславе состряпали блюдо: сытное, необычное

СРЕДНЕЕ ЗНАЧЕНИЕ УРОВНЯ ШУМА В САЛОНЕ, дБА (замеры ЗР)

Скорость (передача)	80 (IV)	100 (IV/V)	120 (V)	140 (V)	Разгон 0–100 км/ч (макс. уровень)
SUZUKI SX4*	63,8	68,2	71,7	73,4	79,4
NISSAN JUKE	67,4	72,1/69,8	73,0	74,4	76,0
SKODA YETI*	67,3	67,4	70,6	73,1	72,7

*Селектор передач в положении D.

и со сладким послевкусием. Как говорят на Украине, смачное!

***

Проехать 3000 км по дорогам двух стран очень интересно и познавательно. Надеюсь, теперь вам проще сделать выбор в пользу одной из машин. Рассказу о превратностях путешествия из Москвы в Одессу мы решили посвятить отдельный материал. О том, сколько патрулей ДАІ мы повстречали, об охотничьих патронах в багажнике и почем ковбаса на Привозе, читайте в одном из следующих номеров. ЗР

ЭКСПЕРТНАЯ ОЦЕНКА АВТОМОБИЛЕЙ

Модель	Рабочее место водителя			Салон			Ходовые качества			Комфорт			Приспособленность к России			+	–	Общая оценка
	Сиденье	Органы управления	Обзор	Передняя часть	Задняя часть	Багажник	Динамика	Тормоза	Поведение на дороге	Шум	Плавность хода	Климат	Геометрическая проходимость	Сервис	Эксплуатация			
SUZUKI SX4	8	8	7	7	8	8	8	8	8	8	7	8	8	8	7	Прогнозируемый в управлении, просторный во втором ряду.	Посредственная обзорность, неидеальная на фоне соперников геометрическая проходимость, невысокий темп разгона.	7,7
NISSAN JUKE	8	8	7	8	7	7	9	9	9	7	7	8	9	9	7	Образцовое поведение на дороге, хорошая динамика и тормоза, малые свесы и большой дорожный просвет.	Тесный сзади, маленький багажник, высокий уровень шума, жесткая подвеска.	7,9
SKODA YETI	9	8	7	8	9	9	9	9	9	9	8	9	9	9	7	Удобное сиденье водителя, простор во втором ряду, объемистый багажник, легкость в управлении, приемистый мотор и быстрые переключения робота.	Мелковаты наружные зеркала, возможен пробой подвески на крупных неровностях.	8,5

Баллы проставляются коллегиально, группой экспертов ЗР. Оценка не является абсолютной, она показывает место машины в данном тесте с конкретными соперниками. Максимальная оценка – 10 баллов (идеал). 8 баллов – норма для этого класса машин.



ВТОРЫМ ФРОНТОМ

Маркетологи компании «Чери» считают, что пришло время для новой атаки на российский рынок. И начинают ее с «Чери-Бонус», с которым свел короткое знакомство **Денис Арутюнян**. Фото автора и «Чери».

Помните, еще не так давно среди дешевых автомобилей неплохо продавался «Чери-Амулет» (внешне – «СЕАТ-Толедо» образца 1991-го)? Та машина давно и безнадежно устарела – пришло время наследника, каковым назначен... китайский «украинец»! Ведь «Чери-Бонус» собирают по полному циклу (включая сварку и окраску кузова) на Запорожском автомобильном заводе (на Украине машину продают под именем ZAZ-Forza).

О «Бонусе» уже не скажешь, что он родился, чтобы сразу умереть, – выглядит вполне современно. Размерами сравним с «Приорой». Да и внутри, на первый взгляд, все неплохо: места достаточно, кнопочки-крутилки на своих местах. Но руль регулируется только по углу наклона. Жаль, его так хочется чуточку подвинуть.

При детальном рассмотрении нашел некоторые странности. Например, приборный щиток с широко разбросанными маленькими

ДАННЫЕ ПРОИЗВОДИТЕЛЯ

Chery Bonus

ОБЩИЕ ДАННЫЕ

Размеры, мм: длина×ширина×высота, мм	4269×1686×1492
Колесная база, мм	2527
Объем багажника, л	370
Масса снаряженная/полная, кг	1200/1575
Максимальная скорость, км/ч	160
Топливо/запас топлива	А92/н.д.
Расход топлива, л/100 км	н.д.

ДВИГАТЕЛЬ: бензиновый, Р4, 8 клапанов, 1,5 л, 80 кВт/109 л.с. при 6000 об/мин, 140 Н·м при 4500 об/мин.

ТРАНСМИССИЯ: переднеприводная; М5.

ХОДОВАЯ ЧАСТЬ: подвески – типа «МакФерсон»/упругая балка; рулевое управление – реечное с гидроусилителем; тормоза – дисковые/барабанные; шины – 185/60R15.



CHERY BONUS НАЦЕЛЕН НА ПЕРЕСМОТР СТЕРЕОТИПОВ В ОТНОШЕНИИ КИТАЙСКИХ АВТОМОБИЛЕЙ.

циферблатами выглядит ироническим приветом из начала 1990-х. А спрятанные на боковинах тоннеля кнопки обогрева сидений и вовсе не нащупать.

Сзади тесновато. Если на переднее сиденье усадить крупного дядю, на заднем будет удобно только детям. Так что придется отложить путешествия в большой компании или мириться с теснотой. Зато багажник прекрасный – просторный, с большим проемом. Жаль только, что спинка дивана складывается лишь целиком, найти компромисс между пассажирами и крупным грузом не удастся.

Сверхкороткая программа тест-драйва не позволила в полной мере оценить «Бонус» на ходу. Но кое-какие впечатления все же имеются. Завел мотор, включил вентилятор печки – и ощутил до боли знакомый фенольный аромат. А я-то порадовался, что здесь неплохой пластик!

Назвать 1,5-литровый 109-сильный мотор резвым, увы, нельзя – машина разгоняется неохотно. Для города, конечно, и этого хватит, но не более. Порадовал четкостью рычаг пятиступенчатой механики. А вот рулевое управление абсолютно пустое, без обратной связи. Конечно, парковаться с невесомой баранкой легко. Но что будет в экстренной ситуации?

Несмотря на все странности, машину стоит изучить повнимательнее. Не только потому, что для авто, сделанного в Китае, «Бонус» оставил довольно приятное, хотя и не очень яркое впечатление. Его козырем может стать цена – за базовую версию «Бонуса» (в ней кондиционер, усилитель руля, передние электростеклоподъемники, водительская подушка безопасности и аудиоподготовка) просят 335 999 руб. Почти столько же стоит «Дэу-Нексия» с близким по отдаче двигателем, без подушки, но с «музыкой». Доплатив 15 000 руб., получите противотуманки, задние стеклоподъемники, электроприводы зеркал и полноразмерную запаску. Еще 20 000 руб. придется добавить за магнитолу с четырьмя динамиками, антиблокировочную систему, подогрев передних сидений и пассажирскую подушку безопасности. Ну а за 400 тысяч «Бонус» предстанет в максимальном исполнении «Люкс»: с магнитолой о шести колонках, датчиками парковки и литыми колесами. «Рено-Логан» за эти деньги будет оборудован победней... ЗР





В стране, где седаны в фаворе, так называемый лифтбек – преимущество. И эстетические чувства не ущемляет, и функциональность на уровне.

Интерьер «Бонуса» довольно аккуратный, с неплохой (за исключением мелких недочетов) эргономикой.

БЕЛОГО ИЛИ КРАСНОГО?

Мы уже сравнили «Хёндай-Солярис» с основными конкурентами (ЗР, 2011, № 4). Теперь **Сергей Воскресенский** поездил, измерил и оценил все три основные версии бестселлера российского рынка. Фото **Александра Батыру**.



«Хёндай-Солярис» ворвался в нашу жизнь столь бурно, что заставил даже пересмотреть сложившиеся правила сравнительных тестов. Для новинки с самого начала выпуска предлагают два разных по объему двигателя, два типа коробок передач, не говоря уже о разнообразии уровней оснащения и недавно представленном пятидверном варианте! В общем, мы решили сравнить седаны «Солярис» между собой.

В наших руках машины с моторами 1,4 и 1,6 л, обе с механическими коробками передач, и самая дорогая 1,6-литровая версия с автоматом. Все обуты в одинаковые шины размерности 195/55R16. Поехали?

С РАЗНИЦЕЙ В СТАКАН

Перед тем как рассуждать о возможностях двигателей, плавности хода, управляемости и акустическом комфорте, подолгу изучаю интерьеры. И даже нахожу различия в одинаковых, по сути, машинах! Спина и то, что пониже, немного по-разному приспосабливаются к водительскому креслу. В «Солярисе» подороже, в комплектации «Фэмили», с табличкой *1.6* на крыльях, кажется, удобнее. Но и в версии «Комфорт» с мотором 1,4 л усаживаешься хорошо. В обоих случаях добротные материалы, нескучный дизайн, достаточно пространства спереди и сзади.

По нашим замерам, более мощный автомобиль тяжелее на 4 кг (с автоматом – на 30 кг). А дорожный просвет у 1,6-литровых версий немного меньше – на «целых» 5 мм. Блохи, на которых не стоит заострять внимание? Но, быть может, эта информация пригодится для дальнейших комментариев.

А пока придется спеть хвалебную оду классному, с характером, 1,6-литровому мотору. В его 123 «лошадях», кажется, есть всё: легкое и удобное троганье, отменная эластичность, позволяющая тянуть на пятой всего при 1000 об/мин, и в то же время нешуточный задор на верхах, обычно не свойственный бюджетным автомобилям. Осознав



HYUNDAI SOLARIS

Производят в России с 2011 года с кузовами седан и хэтчбек.

ТЕСТОВЫЕ АВТОМОБИЛИ: 1,4 л, 107 л.с., 5-ступенчатая механика, комплектация «Комфорт», пакет «Безопасность», пакет «Престиж», 561 000 руб.; 1,6 л, 123 л.с., 5-ступенчатая механика, комплектация «Фэмили», 604 000 руб.; 1,6 л, 123 л.с., 4-ступенчатый автомат, комплектация «Фэмили», 634 000 руб.

возможности самого мощного «Соляриса», все время пытался умерить собственные амбиции. Признаюсь, удавалось не всегда.

Когда под капотом на 16 сил и 195 кубиков меньше, кажется, время течет слишком медленно. Обычный, разве что с заметным оживлением после 3500 об/мин, равномерный разгон. Более частые обращения к коробке передач. Но с места версия 1,4 л стартует почти так же легко и непринужденно, как более мощная. Конечно, автомобиль с меньшим двигателем не столь энергичен, но и он твердый хорошист, с которым чувствуешь себя на дороге уверенно. Версия 1,4 еще и тише – по крайней мере, на хорошем асфальте полигона. Впрочем, на обычной дороге мнение об акустическом комфорте потихоньку меняется: здесь «Солярис» с мотором 1,4 л немного хуже защищает экипаж от мелких неровностей. Швы, нашлепки и прочая дребедень довольно громко, даже небрежно передаются на кузов автомобиля. С этих позиций версия с двигателем 1,6 л выглядит привлекательнее. Но обе очень чувствительны к мусору на дороге, особенно к мелким камешкам, выбивающим в колесных арках барабанную дробь.

ЛЕГЧЕ ИЛИ ЛУЧШЕ?

У обеих версий отличные, стабильные тормоза, хорошая способность к свободному качению, что обещает невысокий расход топлива. Подвески комфортные и собранные, особенно на ровной дороге. Управляемость если и не идеально правильная, то по крайней мере понятная и надежная. И все-таки что-то настораживает в управлении, в способностях автомобилей противостоять колеям, продольным волнам да и просто неровностям. Особенно тем, которые вызывают диагональную раскачку.

При штатных перестроениях поначалу чувствуешь легкую неуверенность, как будто машина, ощутив порыв сильного бокового ветра, просто шарахнулась в сторону.



Для сидящих сзади «Солярис» тоже неплох. По крайней мере, места в ногах здесь достаточно.

Четыреста литров полезного объема и полноразмерное запасное колесо – хорошее сочетание для России.



ДАННЫЕ ПРОИЗВОДИТЕЛЯ

МОДЕЛЬ	HYUNDAI SOLARIS		
	1.4MT	1.6MT	1.6AT
ОБЩИЕ ДАННЫЕ			
Размеры, мм: длина/ширина/высота/база	4370/1700/1470/2570		
колея спереди/сзади	1495–1487/1502–1494*		
Объем багажника, л	465		
Радиус поворота, м	5,2		
Масса снаряженная/полная, кг	1110–1173/1565		1135–1198/1565
Время разгона 0–100 км/ч, с	11,5	10,2	11,2
Максимальная скорость, км/ч	190	190	180
Топливо/запас топлива, л	А92–95/43		
Расход топлива: городской/загородный/смешанный цикл, л/100 км	7,6/4,9/5,9	7,9/4,9/6,0	8,6/5,2/6,5
ДВИГАТЕЛЬ	бензиновый		
Расположение	спереди поперечно		
Конфигурация/число клапанов	Р4/16		
Рабочий объем, см^3	1396	1591	
Степень сжатия	н.д.		
Мощность, кВт/л.с.	78,7/107 при 6300 об/мин	90,4/123 при 6300 об/мин	
Крутящий момент, Н·м	135,4 при 5000 об/мин	155 при 4200 об/мин	
ТРАНСМИССИЯ			
Тип	переднеприводная		
Коробка передач	М5		А4
ХОДОВАЯ ЧАСТЬ			
Подвеска: спереди/сзади	типа «Мак Ферсон»/упругая балка		
Рулевое управление	реечное с гидроусилителем		
Тормоза: передние/задние	дисковые вентилируемые/дисковые		
Размер шин	185/65R15; 195/55R16		

*С колесами 15/16 дюймов.

РАЗГОН и МАКСИМАЛЬНАЯ СКОРОСТЬ

HYUNDAI SOLARIS 1.4MT погрешность спидометра 3,9%

20	40	60	80	100 км/ч	120	140	160	180	
1,3с	2,7с	5,3с	8,2с	12,5с	17,4с	25,1с	35,8с	64,1с	max 187,3 км/ч

HYUNDAI SOLARIS 1.6MT погрешность спидометра 3,9%

20	40	60	80	100 км/ч	120	140	160	180	
1,2с	2,5с	4,7с	7,2с	10,8с	14,9с	21,4с	30,1с	51,6с	max 194,3 км/ч

HYUNDAI SOLARIS 1.6AT погрешность спидометра 3,9%

20	40	60	80	100 км/ч	120	140	160	
1,4с	3,2с	5,3с	8,6с	12,2с	17,7с	25,4с	35,1с	max 179,2 км/ч

0 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10 11 12 13 14 15

ЭЛАСТИЧНОСТЬ

HYUNDAI SOLARIS

	1.6MT	1.4MT
60-100 км/ч (IV)	10,9с	12,3с
80-120 км/ч (V)	16,3с	18,7с

ВЫБЕГ

HYUNDAI SOLARIS

120-50 км/ч	1437м
50-0 км/ч	652м

ТОРМОЖЕНИЕ со 100 км/ч

HYUNDAI SOLARIS

путь	41,0м
замедление	9,4м/с^2

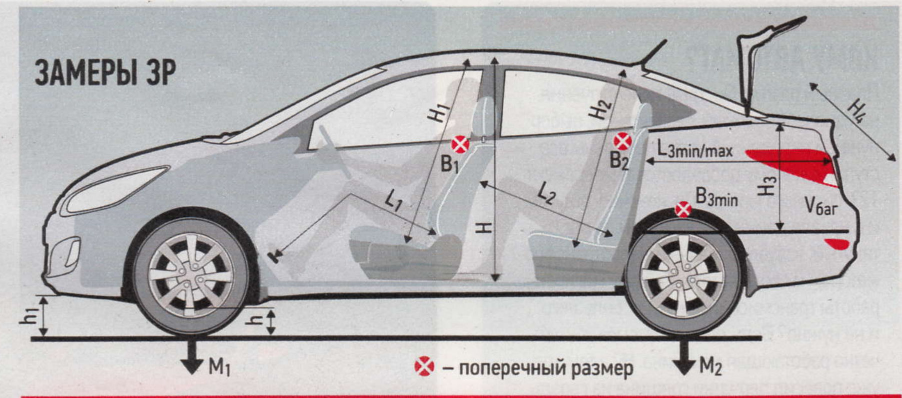
На первый взгляд, непорядок: эластичность, разгон, максималка – по три замера, а на выбегах и торможениях лишь по одному. Признаюсь, мы честно промерили все три «соляриса», с разными моторами и коробками. Там, где есть различия, они даны. Ну а в тех случаях, когда результаты совпадают «до сантиметра», приведено, естественно, только одно значение.

Потом, с ростом скорости, начинает откровенно «штормить», и связано это с диагональной раскачкой кузова. Когда подвески всерьез нагружаются, работая с большими амплитудами, эффект пропадает. Но стоит им немного расслабиться на относительно ровной дороге, как «Солярис» норовит раскачиваться, повторяя профиль, и рыскать из стороны в сторону. Чем выше скорость, тем серьезнее колебания автомобиля.

«Солярис» с мотором 1,4 л самый норовистый, его подвески больше склонны вызывать раскачку. Откровенно жесткие и шумные на мелочи, они заставляют автомобиль прыгать и вилять на безобидных с виду стыках. Однако полностью нагруженная машина с четырьмя пассажирами ведет себя куда сдержанней.

Версия с двигателем 1,6 л воспринимается заметно более собранной. Она не идеальна, но здесь меньше





Модель	L_1, мм	L_2, мм	H, мм	H_1, мм	H_2, мм	B_1, мм	B_2, мм	$L_{3min/max}$, мм	B_{3min}, мм	H_3, мм	H_4, мм	$V_{баг}$, л	M_1, кг (%)	M_2, кг (%)	M, кг (M_1+M_2)	h, мм	h_1, мм
HYUNDAI SOLARIS 1.4MT													658 (59)	459 (41)	1117	130* (165)	
HYUNDAI SOLARIS 1.6MT	990–1180	570–820	1200	1005	930	1365	1340	1000/1800	1020	570	450	400	661 (59)	460 (41)	1121	125* (160)	230
HYUNDAI SOLARIS 1.6AT													689 (60)	458 (40)	1147	125* (160)	

*По защите двигателя.

СРЕДНЕЕ ЗНАЧЕНИЕ УРОВНЯ ШУМА В САЛОНЕ, дБА (замеры ЗР)

Скорость (передача)	80 (IV)	100 (IV/V)	120 (V)	140 (V)	160 (V)	Разгон 0–100 км/ч (макс. уровень)
HYUNDAI SOLARIS 1.4MT	65,6	67,6/66,6	70,6	73,0	74,2	72,6
HYUNDAI SOLARIS 1.6MT	66,1	68,9/67,6	69,9	73,4	74,3	75,4
HYUNDAI SOLARIS 1.6AT	65,2*	67,1*	69,7*	73,6*	75,0*	72,9*

*Селектор передач в положении D.

Хорошие пластики, удобные органы управления, добротные сиденья, да и глаз есть чем порадовать. Дешевую версию легко отличить по трем стандартным крутилкам вместо климатика.

Пятиступенчатая механика запомнилась легкостью и четкостью переключений.



раскачка, стабильнее поведение. Лишь изредка, обычно в колеях, она тоже начинает скакать. А вот вариант с двигателем 1,6 л и автоматом с позиций управляемости самый правильный, его поведение очень близко к желаемому эталону.

СО ЗНАКОМ ВОПРОСА

Во время теста да и после него мне не раз задавали вопрос: «Понравился «Солярис»?». (То есть «солярисы».) Без колебаний отвечаю: «Да!». В первую очередь потому, что очень хорошо чувствуется: адаптируя бюджетный

КОМУ АВТОМАТ?

Плавный разгон, быстрые переключения, на удивление точный, без метаний, выбор нужной передачи. А когда пройдены все ступени, к этому добавляется темперамент 123-сильного мотора. Он, конечно, ощутим и в начале движения, но какой-то растянутый, завуалированный гидротрансформатором и соответствующей ему мягкостью работы трансмиссии. А может, большего и не нужно? Ведь для «спортсменов» есть четко работающая механика. Ну а тем, кто уже повесил перчатки гонщика на гвоздь, автоматическая коробка покажется вполне удобной – с нею образ «Соляриса» становится наиболее завершенным. При этом один из немногих недостатков очевиден: по показаниям маршрутного компьютера, средний расход топлива у версии с мотором 1,6 л и автоматом – 7,6 л/100 км. Сравните: 1,6-литровый плюс механика – 7,0 л/100 км, 1,4-литровый – 6,8 л/100 км.





автомобиль для России, корейцы не экономили, наоборот, старались сделать его как можно интереснее и удобнее.

Современные двигатели, хорошо подобранные к ним коробки передач, симпатичный, вместительный и практичный салон, в целом очень неплохие ездовые повадки. Но вот цена за это удовольствие зашкаливает. Самые интересные комплектации обойдутся больше чем в 600 000 рублей. И эти деньги просят за компактный седан российской сборки, прямой конкурент «Логана» и «Поло»!

Основные нарекания относятся только к подвескам, которые постарались адаптировать к нашим условиям, но чего-то все же не учли. Хотелось бы лучшего баланса между точностью управления и комфортом. Ведь совершенствоваться никогда не поздно... ЗР

«СОЛЯРИС»-НОВОСТИ

С мая на заводе «Хёндай» под Санкт-Петербургом выпускают «Солярис» с кузовом хэтчбек. Самую доступную модификацию оценили в 443 000 рублей, что на 44 000 рублей больше, чем стоит базовый седан. Для хэтчбека предлагают четыре комплектации. Хотя они отличаются названиями (исключение – «Классик») от тех, что предусмотрены для седанов, но, по сути, почти полностью их повторяют. За исключением базовой «Бэйс» – она бывает только у седана.

У хэтчбека в исполнении «Классик» вы можете рассчитывать на две подушки безопасности, ABS, задние дисковые тормоза, передние электростеклоподъемники, центральный замок, аудиоподготовку, складывающуюся в пропорции 60:40 спинку заднего дивана, 15-дюймовые стальные колеса. Кондиционер – за доплату в 20 000 рублей.

В версии «Актив» (от 487 000 рублей) последний есть уже в базе, включающей в себя также задние электростеклоподъемники, зеркала с электроприводом и обогревом, подогрев передних сидений и зоны покоя щеток стеклоочистителя (все это также входит в пакет «Зимний»), CD/MP3-магнитолу с управлением на руле, разъемы AUX и USB.

В исполнении «Стайл» (от 523 000 рублей) список дополнят центральный подлокотник, передние противотуманные фары, ручки дверей и корпуса зеркал в цвет кузова, футляр для очков (пакет «Расширенный»), панель приборов «Супервижн», спойлер на двери багажника со стоп-сигналом.

Топ-версия «Динамик» (от 614 000 рублей) отличается наличием боковых подушек и шторок безопасности, системы стабилизации ESC, задних датчиков парковки (пакет «Безопасность»), климат-контроля, системы доступа в салон и пуска двигателя без ключа.

Специально сформированные производителем пакеты опций можно приобрести отдельно: «Зимний» за 15 000 рублей, «Расширенный» за 16 000, «Безопасность» и «Престиж» по 29 500, «Интерьер» за 20 000 рублей.

Выбор силовых агрегатов остался прежним: бензиновые двигатели объемом 1,4 л (107 л.с.) или 1,6 л (123 л.с.) в паре с 5-ступенчатой механической коробкой передач. За мотор 1,6 л нужно доплатить 20 000 рублей (столько же теперь и для седана – а было вдвое меньше), за автомат – еще 35 000 (было 30 000) рублей.

Наряду с этим пересмотрено и оснащение седанов. Для них теперь доступны те же пакеты опций, что и для хэтчбеков. Единственное исключение – вместо набора «Интерьер» предлагают «Аудио» за 10 500 рублей (аудиосистема с CD/MP3 и управлением на руле, разъемы AUX и USB). Его можно купить начиная с комплектации «Оптима», а в исполнениях «Комфорт» и «Фэмили» он входит в базовое оснащение. В список оборудования топ-версии теперь включили задний парктроник.





ПОДКЛЮЧАЕМ ГАЗ

В начале 2012 года АВТОВАЗ собирается начать производство «Приоры» с двигателем, потребляющим сжатый природный газ (CNG) – метан. С предсерийными образцами ознакомился **Игорь Моржаретто**.

Существуют две модификации «Приоры CNG». Обе созданы на базе седана, но это не исключает появления впоследствии газовых хэтчбека и универсала. Первой станет версия с индексом 21709. Она комплектуется обычным бензобаком и двумя баллонами суммарным объемом 96 л.

Композитные баллоны с газом под давлением до 25 МПа аккуратно спрятаны в модифицированной нише запасного колеса. Они снабжены предохранителями и скоростными клапанами, исключающими разрыв баллона и неконтролируемый выход горючего при неисправности газопроводов. Для размещения емкостей пол багажника пришлось приподнять на 100 мм – из-за этого отсек уменьшился примерно на 35 л. Опытные образцы пока обходятся без запаски, но покупателям серийных образцов предложат альтернативу: ремкомплект с герметиком и компрессором либо запаску, размещенную в самом багажнике, что, конечно, съест немалую часть его объема..

Кузов с измененным полом под баллоны со следующего года станет единым для всех версий «Приоры» – и бензиновой, и газовой. У обычных машин на месте баллонов разместится пластиковый контейнер для инструмента и прочих мелочей. Плюс запаска.

Заправочный штуцер находится рядом с привычной горловиной бензобака, под общим лючком.

Запас хода на метане обещают примерно 370 км. Учитывая также полноценный бензобак, можно декларировать до 1000 км пробега на одной заправке. Правда, в обычном режиме 1,6-литровый мотор работает на бензине только при пуске в холодную погоду, а после прогрева система сама переходит на газ. Она же переведет мотор в бензиновый режим, если закончится метан. Впрочем, водитель при необходимости и сам может выбрать: на приборной панели есть переключатель режимов. При этом, работая на бензине, двигатель соответствует нормам Евро-4, на газе – уже Евро-5.

Вторая модификация – 21719 – работает исключительно на метане. Она тоже готова к производству, но пока оставлена на низком старте – до увеличения плотности газовых заправок.

У нее взамен обычного бензобака – усеченный, объемом 15 л. Освободившееся место занимает еще один баллон – на 22 л. Общий объем заправки – 118 л, которых хватает на 450 км. С учетом резервного бензина можно дотянуть и до 650 км!

Конечно, газовая «Приора» будет несколько дороже обычной – на 30–40 тыс. руб. Но эта разница окупится уже после 40 тыс. км, ведь метан на 50–70% дешевле бензина. **ЗР**

***P.S.** Сжатым метаном в России можно заправиться лишь на 220 станциях, три из них в столице (все они расположены на МКАД); кроме того, работают заправки в Московской области (в Коломне, Орехово-Зуеве и Сергиевом Посаде).*

ОТВЕЧАЮТ СПЕЦИАЛИСТЫ

Сергей ИВЛЕВ, начальник отдела автомобилей с альтернативными энергоустановками АВТОВАЗа

Если сравнивать газ с бензином, плюсы «голубого топлива» очевидны, с какой стороны ни посмотри. Двигатель на метане работает более ровно, смазка его происходит лучше, не смывается масляная пленка с цилиндров, в камере сгорания не образуется отложений. В результате ресурс такого мотора увеличивается примерно на 30%. Метан дает меньше вредных выхлопов и позволяет уменьшить выбросы CO_2 до 120 г/км, что соответствует перспективным требованиям Евро-5.



При необходимости водитель сам выберет вид топлива: на приборной панели есть переключатель. Он же, мигая, сигнализирует, что газ кончается.

Газовый штуцер прячется рядом с горловиной бензобака, под общим лючком.

Баллоны заняли расширенную нишу запасного колеса.

ДАННЫЕ ПРОИЗВОДИТЕЛЯ

МОДЕЛЬ	«Лада-Приора» ВАЗ-2170, бензиновая	«Лада-Приора» ВАЗ-21709, двухтопливная	«Лада-Приора» ВАЗ-21719, однотопливная
ОБЩИЕ ДАННЫЕ			
Объем бензобака, л/ запас хода на одной заправке бензином, км	42/585	42/585	15/200
Объем газовых баллонов, л/ запас хода на одной заправке, км	–	96/370	112/450
Суммарный запас хода на одной заправке, км	585	955	650
Объем багажника, л	430	385	385
ДВИГАТЕЛЬ	ВАЗ-21126	ВАЗ-21126	ВАЗ-21126
Рабочий объем, см^3	1597	1597	1597
Конфигурация/ число клапанов	Р4/16	Р4/16	Р4/16
Тип топлива	бензин	СПГ/бензин	СПГ
Мощность, кВт/л.с. при об/мин	72/98 5600	68/92 5200	68/92 5200
Крутящий момент, Н·м при об/мин	145 4000	130 3600	130 3600
Максимальная скорость, км/ч	183	175	175
Время разгона 0–100 км/ч, с	11,5	12,5	12,5

ЗАПАС ХОДА

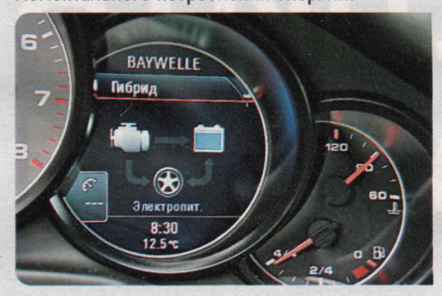
«Порше» пополнил линейку гибридов – вслед за «Кайеном» в России начинаются продажи бензоэлектрической «Панамеры». Каково это – мчать на самом большом, самом экологически чистом и экономичном «Порше» всех времен? Эмоциями делится **Михаил Гзовский**. Фото автора и «Порше».

Лос-Анджелес, Нью-Йорк, Гонконг, Дубай, Токио, Мюнхен, Москва... Это не рейтинг самых дорогих городов мира – именно в такой последовательности расположились мегаполисы, где продано больше всего «панамер». «У нас в России гибрид, наверное, так хорошо не пойдет», – думал я по ходу часового перелета из Франкфурта в Зальцбург, в окрестностях которого проходил тест-драйв. Ведь гибрид – это пока компромисс, а российский покупатель не пожелает жертвовать адреналином ради экологии...

По сути, в «Панамере» использована та же полная схема гибридного привода, что и в «Кайене». Сие означает, что ДВС и электромотор способны работать через сцепление, независимо друг от друга, хотя и сидят на одном валу, приводящем задние колеса (полного привода здесь нет, в отличие от «Кайена»). При этом поток мощности управляется 8-ступенчатым гидромеханическим автоматом (другие «панамеры» снабжаются роботом PDK). Как и в «Кайене», здесь использован бензиновый V6 (333 л.с.) с механическим нагнетателем, знакомый по «Ауди». Его дополняет электродвигатель мощностью 47 л.с. и крутящим моментом до 300 Н·м. Но гибридная «Панамера» во многом совершеннее аналогичного «Кайена». К примеру, она способна ехать только на электротяге, развивая до 75 км/ч. В систему охлаждения никель-металл-гидридной батареи (она под полом багажника) внедрили отдельный кондиционер, который снизил ее чувствительность к жаре. Сам багажник стал на четверть меньше, зато насосы усилителя руля, охлаждающей жидкости и трансмиссии работают только от электричества.

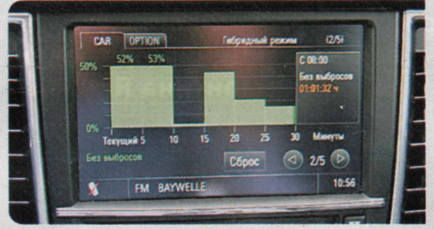
Отличить гибрид нетрудно по именным шильдикам на передних дверях и крышке багажника.

В комбинации приборов появился индикатор расхода электричества и анимация моментального потребления энергии.





На монитор развлекательной системы выводится «мультфильм» о распределении потоков мощности.



На этой диаграмме видно, когда машина экономила топливо. К моменту съемки она проехала почти три часа, из которых час ДВС не работал.

Режим *E-Power* активируют нажатием кнопки.





PORSCHE PANAMERA S HYBRID – КОМФОРТАБЕЛЬНЫЙ И РАФИНИРОВАННЫЙ В УПРАВЛЕНИИ. БЫСТРЫЙ И ЭКОНОМИЧНЫЙ. ГИБРИД, НЕ ТРЕБУЮЩИЙ ОТ ВЛАДЕЛЬЦА ЖЕРТВ.

Предусмотрено четыре режима движения. Первый, полностью электрический, активирует кнопка *E-Power*. Он позволит бесшумно красться пару километров от объятого сном дома. Если же батарея разряжена на 62% и больше, то ДВС сразу вступит в работу. Мне доводилось поездить на гибридах конкурентов, поэтому ответственно заявляю: «Порше» – самый быстрый в режиме чистого электрохода.

Второй режим – на двух видах привода для максимального ускорения (*Boost*). Электромотор выдает предельный момент с холостых оборотов, а когда начинает увядать, на максимум отдачи выходит V6. Суммарная мощность достигает 380 л.с., а крутящий момент в 580 Н·м доступен уже с 1000 об/мин у ДВС. По части ускорения гибрид немногим уступает восьмицилиндровой «Панамере S» (6,0 с до 100 км/ч вместо 5,4 с), а подхват с нуля просто великолепен!

Режим № 3 отслеживаю по приборам – когда стрелка тахометра падает на ноль. Благодаря муфте, размыкающей колеса и силовой агрегат, «Панамера» может двигаться накатом на скоростях до 165 км/ч. В этом случае электромотор работает как генератор и заряжает батарею. Стоит нажать на газ, как бензиновый двигатель мгновенно просыпается и вы спокойно завершаете обгон – с точки зрения активной безопасности все в порядке.

Наконец, четвертый – режим рекуперации – вовсе незаметен. Гибрид ловит любую возможность для заряда батареи. Лишь только вы коснулись тормоза, как мотор-генератор уже готов замедлять автомобиль. Но если вы наступите на тормоз, что называется, от души, то в ход пойдут, конечно, традиционные гидравлика и колодки с дисками.

Что же в итоге? По ездовым ощущениям, это стопроцентный «Порше». Несмотря на пятиметровую длину, электрический привод и глохнущий на светофорах (действует функция Auto Start Stop) ДВС, «Панамера S Гибрид» бескомпромиссна. На ней штурмуешь поворот почти с азартом 911-го. При этом гибрид способен проехать на одном баке до 1470 км – на полтысячи больше, чем обычная «Панамера S». Так что на сэкономленном горючем вполне можно было вернуться из Зальцбурга во Франкфурт. Остается лишь посчитать, как быстро окупится разница в цене: в России гибрид стоит 5 277 000 руб. – на 569 000 руб. дороже «Панамеры S»... **ЗР**

ДАННЫЕ ПРОИЗВОДИТЕЛЯ

Porsche Panamera S Hybrid

ОБЩИЕ ДАННЫЕ

Размеры: длина×ширина×высота, мм	4970×1931×1418
Колесная база, мм	2920
Колея спереди/сзади, мм	1658/1662
Объем багажника, л	335
Снаряженная масса, кг	1980
Время разгона 0–100 км/ч, с	6,0
Максимальная скорость, км/ч	270
Топливо/запас топлива, л	A95/80
Расход топлива: городской/загородный/смешанный цикл, л/100 км	8,3/6,1/7,1

ДВИГАТЕЛИ: бензиновый – V6, 24 клапана, 3,0 л, 245 кВт/333 л.с. при 5500–6500 об/мин, 440 Н·м при 3000–5250 об/мин; электродвигатель – 34 кВт/47 л.с.; общая мощность силовой установки – 279 кВт/380 л.с., общий крутящий момент – 580 Н·м при 1000 об/мин.

ТРАНСМИССИЯ: заднеприводная; А8.

ХОДОВАЯ ЧАСТЬ: подвески – пневматическая, двойные поперечные рычаги/пневматическая многорычажная; рулевое управление – реечное с электрогидроусилителем; тормоза – дисковые вентилируемые; шины – спереди 245/50ZR18, сзади 275/45ZR18.

ДЕЛИТЬ ПО-БРАТСКИ

Присутствие на рынке двух очень похожих автомобилей – ошибка или мудрый маркетинговый ход? Вот, например, «КИА-Спортидж» и «Хёндай-ix35»: они конкурируют или дополняют друг друга? Изучить достоинства и недостатки родственных авто взялся **Денис Арутюнян**. Фото **Константина Якубова**.



Предположим, вы готовы потратить чуть больше миллиона рублей на компактный кроссовер. «Спортидж» и ix35 на этом рубеже выглядят заманчиво. Можно даже сэкономить: есть базовые моноприводные версии. Самый простой КИА со 150-сильным 2-литровым бензиновым мотором и механикой стоит 859 900 руб. «Хёндай» с таким же двигателем дороже – 899 900 руб. Зато почти незаметна разница между максимальными комплектациями с 2-литровым дизельным мотором, полным приводом и 6-ступенчатым автоматом: 136-сильный «Спортидж» стоит 1 329 900, а ix35 – 1 335 900 руб., причем за эти деньги вы уже получаете гораздо более мощный 184-сильный дизель.

ХОРОШО СИДИМ

Снаружи машины очень похожи: приземистые, с узкими окнами. Обе можно назвать стильными, только стили все же разные, тут уж каждый выбирает по вкусу. Внутри поначалу все кажется очень похожим: сиденья удобные (только у обоих коротковата подушка), просторные задние диваны, неплохие, хотя и не очень большие багажники с глубоким подпольем под запаску и редко используемую мелочовку. Но различия в интерьерах все же есть. Приборы «Спортиджа» показались более внятными – скорее всего, из-за классических стрелок на указателях температуры охлаждающей жидкости и уровня топлива (на щитке ix35 – электронные кубики). Да и форма панели КИА чуть лучше: у собрата она более отлогая, из-за чего экран мультимедийной системы со встроенной GPS-навигацией хуже виден в солнечный день.

Зато в «Хёндай» чуть лучше обзорность – спереди, как в «Спортидже», мешают тяжелые передние стойки, зато в салонном зеркале «сектор обстрела» вполне приличный, не как у братца.



Крупная оцифровка, четкие стрелки, красивая и удобная подсветка «Оптитрон» – чего еще требовать от приборного щитка «Спортиджа»?



KIA SPORTAGE

Максимальная комплектация

Интерьер «Спортиджа» современный и запоминающийся, но без дизайнерских излишеств. Эргономика органов управления на достойном уровне.

Блок управления зеркалами и стеклоподъемниками на водительской двери КИА чуть смещен назад – с непривычки можно нажать не ту кнопку.

HYUNDAI ix35

Максимальная комплектация

В салоне iX35 царит откровенно корейский стиль, вызывающий ассоциации с музыкальными центрами двадцатилетней давности.

Кнопки на водительской двери «Хёндай» не только смещены назад, но и установлены под углом – заставляют каждый раз выворачивать руку.







Приборы «Хёндай» с голубоватой подсветкой выглядят нарядно, даже парадно. А вот указатели температуры и уровня топлива хочется заменить более привычными стрелочными.

ХОРОШО ЕДЕМ

На ходу разница больше. Тем, кто выберет бензиновый «Спортидж», стоит настроиться на неторопливую езду: несмотря на паспортные полторы сотни «лошадок», мотор тянет довольно скромно. А вот 2-литровый дизель позволяет весьма бодро держаться в городском потоке, не спасует и в дальней дороге. Отдельной похвалы заслуживает 6-ступенчатый автомат: работает слаженно, переключает вверх почти незаметно. Заметные толчки при переходе на пониженные ступени при замедлении воспринимаешь скорее как плюс – очень напоминает торможение двигателем на машине с механикой.

Бензиновый агрегат «Хёндай», на первый взгляд, тянет гораздо лучше. Но очень скоро понимаешь: для энергичного ускорения все равно приходится поднимать обороты почти до красной зоны – а в таких режимах мотор становится шумным. Зато 184-сильный дизель отличается отменными характеристиками (при желании можно даже поучаствовать в «светофорных» гонках). А вот автомат (такой же, как на КИА, но с иными передаточными числами) может показаться более дерганым и суетливым.

Разные характеры кроются и в подвесках кроссоверов-близнецов. «Спортидж» готов порадовать умеренной жесткостью, быстрыми реакциями на руление и минимальными кренами

в поворотах. Расплата за это – комфорт: машина не любит мелких стыков. В дальней дороге на растрескавшемся асфальте может утомить.

«Хёндай-ix35» демонстрирует склонность к сибаритству – большую часть дорожной мелочи пассажиры просто не замечают. Но уж если под колесо попадет кочка покрупнее, жди крепкого удара. Да и в виражах машина ведет себя не так уверенно, как собрат.

ГДЕ НЕ СТУПАЛА НОГА ЧЕЛОВЕКА

Хотя оба автомобиля формально считаются вседорожниками, их таланты в этой области неярки. Начнем с дорожного просвета: под днищем «Спортиджа» довольно скромный запас в 172 мм, клиренс ix35 неощутимо меньше – 170 мм. Правда, геометрия хороша: короткие свесы позволят штурмовать даже весьма внушительные откосы.

За подачу момента на заднюю ось на полноприводных машинах отвечает многодисковая муфта с автоматическим управлением. На скорости до 40 км/ч ее можно заблокировать принудительно, чтобы преодолеть особо тяжелый участок. На практике же такого арсенала достаточно для города и редких выездов на природу, но не более.

Впрочем, не стоит лукавить: подавляющее большинство автомобилей с приводом на все колеса почти никогда не покидают асфальт. А для городских компактных кроссоверов наши «корейцы» подготовлены вполне достойно.

Так кто же они: близнецы или реальные конкуренты? Ни то ни другое. Автомобили прекрасно дополняют друг друга, удовлетворяя запросы разных покупателей. «Спортидж» – жестковатый, молодежно-энергичный. «Хёндай» – спокойный и комфортный. При этом относятся друг к другу по-братски. **ЗР**

ВЫБОРОЧНОЕ СРАВНЕНИЕ КОМПЛЕКТАЦИЙ

	KIA SPORTAGE	HYUNDAI ix35
Базовая комплектация: бензиновый двигатель, механическая коробка, передний привод.	2,0 (150 л.с.), M5, комплектация Classic: противотуманные фары, релинги на крыше, легкосплавные диски 16", тканевая отделка салона, 2 подушки безопасности, ABS, иммобилайзер, кондиционер, бортовой компьютер, аудиосистема, датчик дождя (859 900 руб.).	2,0 (150 л.с.), M5, комплектация Base: противотуманные фары, релинги на крыше, легкосплавные диски 17", тканевая отделка салона, 6 подушек безопасности, ABS, иммобилайзер, кондиционер, бортовой компьютер, аудиосистема, датчик света (899 900 руб.).
Максимальная комплектация: бензиновый двигатель, автомат, полный привод.	2,0 (150 л.с.), A6, комплектация Premium: легкосплавные диски 18", ксеноновые фары, кожаная отделка салона, панорамная крыша с люком, 6 подушек безопасности, ABS, системы курсовой устойчивости и помощи при спуске с горы, иммобилайзер, оптитронная панель приборов, раздельный климат-контроль, аудиосистема с GPS-навигацией, круиз-контроль, камера заднего вида и система автоматической парковки, датчики света и дождя (1 269 900 руб.).	2,0 (150 л.с.), A6, комплектация Prestige: легкосплавные диски 17", ксеноновые фары, кожаная отделка салона, панорамная крыша с люком, 6 подушек безопасности, ABS, системы курсовой устойчивости и помощи при спуске с горы, иммобилайзер, оптитронная панель приборов, раздельный климат-контроль, аудиосистема с GPS-навигацией, круиз-контроль, камера заднего вида и датчики парковки, датчики света и дождя (1 221 900 руб.).
Максимальная комплектация: дизельный двигатель, автомат, полный привод.	2,0 (136 л.с.), A6, комплектация Prestige: легкосплавные диски 17", ксеноновые фары, комбинированная (кожа + ткань) отделка салона, 6 подушек безопасности, ABS, системы курсовой устойчивости ESC и помощи при спуске с горы DBC, иммобилайзер, оптитронная панель приборов, раздельный климат-контроль, аудиосистема с GPS-навигацией, круиз-контроль, камера заднего вида и парктроник, датчики света и дождя (1 329 900 руб.).	2,0 (184 л.с.), A6, комплектация Comfort: легкосплавные диски 17", комбинированная (кожа + ткань) отделка салона, 6 подушек безопасности, ABS, системы курсовой устойчивости ESP и помощи при спуске с горы, иммобилайзер, оптитронная панель приборов, раздельный климат-контроль, аудиосистема, круиз-контроль, камера заднего вида, датчики света и дождя (1 335 900 руб.).



ДАННЫЕ ПРОИЗВОДИТЕЛЯ

Great Wall Hover H5 TD AT

ОБЩИЕ ДАННЫЕ

Размеры: длина×ширина×высота, мм	4649×1810×1735
Колесная база, мм	2700
Колея спереди/сзади, мм	1515/1520
Объем багажника, л	810/2074
Снаряженная/полная масса, кг	1965/2250
Разгон 0–100 км/ч	н.д.
Максимальная скорость, км/ч	165
Топливо/запас топлива, л	ДТ/70
Расход топлива: городской/загородный/смешанный цикл, л/100 км	9,1/7,8/8,6

ДВИГАТЕЛЬ: дизельный с турбонаддувом, Р4, 16 клапанов, 2,0 л, 110 кВт/150 л.с. при 4000 об/мин, 310 Н·м при 1800–2800 об/мин.

ТРАНСМИССИЯ: полноприводная; А5.

ХОДОВАЯ ЧАСТЬ: подвески – независимая торсионная/зависимая пружинная; тормоза – дисковые вентилируемые; шины – 235/65R17.

ЦЕНА: от 825 000 руб.


Современный тяговитый двигатель удачно сочетается с автоматом; богатая комплектация уже в базе.


Неважная управляемость на шоссе.

ПЯТЬ С БОНУСОМ

Короткий тест вседорожника «Грейт Уолл-Ховер Н5» с дизелем и автоматом на его исторической родине, в Китае, провел **Игорь Моржаретто**. Фото автора.

Компания «Грейт Уолл» только-только представила нам очередное поколение вседорожника «Ховер» (ЗР, 2011, № 5) и тут же обещает его явление с турбодизелем и АКП. Дилеры получат первые машины уже летом. Его бензиново-механический брат расходится в России очень неплохо (автомобили семейства «Ховер» – самые продаваемые «китайцы»). Он позиционируется как неприхотливый трудяга. Несмотря на богатую комплектацию (в базе – ABS и две подушки безопасности, климат-контроль, электропакет, подогрев сидений, медиасистема с управлением на руле, парктроник с камерой заднего вида, литые диски, кожаный салон), в качестве престижного средства передвижения китайский вседорожник пока не воспринимается. А вот для тех, кто время от времени выбирается на природу, он то, что надо: кузов закреплен на мощной раме, сзади – зависимая пружинная подвеска.

Но когда едешь по хорошим участкам дороги, небольшие замечания все-таки появляются. Дизельный двигатель (как уверяют, собственной разработки) в меру тих и тяговит, легко срывает с места двухтонный автомобиль. Свой автомат китайцы придумывать не стали, а взяли пятиступенчатую АКП компании ZF. В паре они работают неплохо, хотя ощущаются небольшие задержки. Но кто потребует большего от бюджетного вседорожника? При прохождении поворотов его рамная сущность все-таки проявляется: он кренится. А если попробовать заложить крутой вираж, «поймать» машину и вернуть ее на прежнюю траекторию будет непросто. Но ведь никто и не обещал, что вы получите спортивный болид!

Собственно, так я и пришел к пониманию того, что за 825 000 рублей ни одна зарубежная компания не предлагает ничего подобного! А тут покупатель получает большой (почти 4,7 м в длину) полноприводный автомобиль с хорошим дорожным просветом, турбодизелем и автоматом. А в качестве бонуса еще и кожаный салон. Что же до не слишком высокой престижности марки, так это дело наживное. **ЗР**



Автомат, климатическая установка, хорошая медиасистема – все признаки красивой жизни налицо.



СТОП-КАДРЫ

Мы легко очаровываемся прогрессом, на веру принимая те или иные технические решения. С задними дисковыми тормозами для «Лады-Калина» экспериментировал **Сергей Воскресенский**. Фото **Константина Якубова**.

Большинство автомобилистов знают: дисковые тормоза эффективнее и гораздо терпимее к нагрузкам, чем барабанные. Даже скептики, вероятно, согласятся – правда, сразу возразят: такие тормоза дороже (в том числе и в эксплуатации) да и к грязи диски куда менее терпимы, что весьма актуально, например, для вседорожников. В общем, тут есть о чем подискутировать. Вспомнился мне сравнительный тест двух близких по массе и энерговооруженности автомобилей. Различались они, в частности, задними тормозами: у одного дисковые, у другого барабанные. Который из них победил в абсолюте, каюсь, не помню. А вот разница в длине тормозного пути – всего полметра – в память врезалась крепко.

Но когда появилась возможность оценить задние дисковые тормоза на обычной «Калине», отказаться не смог. Обязательное условие – никакой кустарщины и наличие сертификата соответствия, позволяющего пройти государственный технический осмотр.

Решили испытывать два похожих комплекта разных производителей. Компания «Дарбис» (Darbis) использует схему первого «Форда-Фокус». Фирма «Авто Спорт Техника» (АСТ) предпочла конструкцию китайской «Чери». Устанавливаем, обкатываем, измеряем...

ЗА СТРОКОЙ ИНСТРУКЦИИ

Признаюсь, были моменты, когда хотелось все бросить и вернуть «Калине» обычные тормоза. Сначала при демонтаже ступиц развалились основательно прикипевшие к цапфам задние подшипники, до этого без лишних звуков отходившие 70 000 км. Затем, уже при сборке первого «инородного» комплекта, почему-то не хватило длины троса ручника и пришлось спешно придумывать способы его наращивания. Не говоря уже о таких «мелочах», как индивидуальная подгонка датчиков антиблокировочной системы (они стали цеплять за диски) или неожиданная течь в уплотнении тормозного шланга. Потратив на монтаж двух комплектов в общей сложности часов десять, убедился – работу лучше доверить профессионалу. А если желание покрутить гайки самому все же возобладает, надо запастись съемниками, расходниками и терпением.

Обкатка и притирка – отдельная тема. После установки комплекта «Дарбис» машина вдруг перестала нормально катиться. А стоило тормозам хоть немного нагреться, начинался такой гул и скрип, что вздрагивали бывалые водители соседних фур. Постепенно все наладилось, но избавиться от посторонних звуков, явно связанных с неважнецким растормаживанием колодок, так и не удалось. Комплект АСТ, поначалу показавшийся более правильным и завершенным (по крайней мере, он не потребовал долгой притирки поверхностей), вдруг потихоньку тоже начал подпевать предыдущему. Причем опять правой стороной! Только

теперь это не было связано с нагревом; более того, в момент жестких испытаний звук как раз пропадал. Поэтому грешим на самую длинную, правую ветку тормозной магистрали.

СОБЛЮДАЯ ФОРМАЛЬНОСТИ

Даже бегло взглянув на результаты, можно смело утверждать – чуда не произошло. После двух-трех жестких торможений со 100 км/ч «Калина» и с дисками, и с традиционными барабанами демонстрирует достаточно стабильный и одинаково неплохой результат. Конечно, на дисковых тормозах показатели стабильнее, но, когда они округляются до целых, выигрыш в тормозном пути ничтожен. Однако есть еще и водительские ощущения. Именно они позволяют довольно быстро почувствовать заметную разницу в управлении замедлением, не говоря уже о специфическом запахе подгорающих накладок, благодаря которому автомобиль с барабанными тормозами легко узнаваем на нюх.

После установки дисков в обоих случаях тормозная педаль стала более легкой и отзывчивой. Машина гораздо меньше рыскает, вне зависимости от тормозных нагрузок. Теперь замедление можно не только довольно приблизительно дозировать – им удается управлять. Но ход педали «Калины» по-прежнему велик и далек от иномарочного. Иногда даже кажется, что на барабанах он был меньше! Дело в другом: тормоза в базовом варианте отличались инертностью да и паразитных усилий хватало. Проще говоря, усилие на педали не вызывало должной реакции автомобиля.

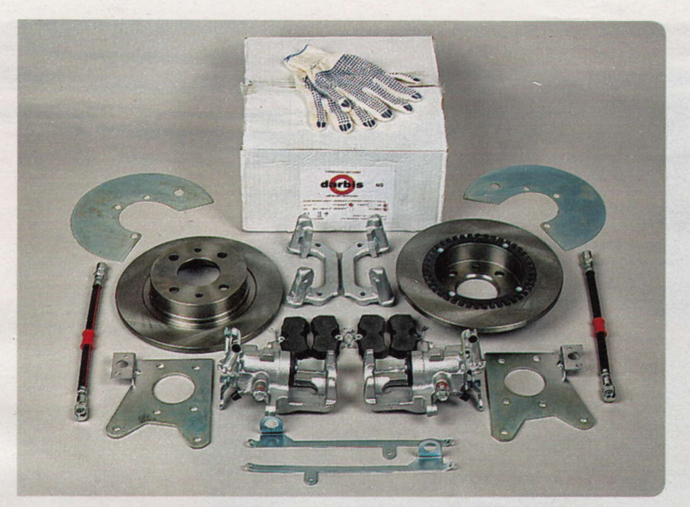
ДО ОТКАЗА

Настоящая правда в характерах тормозов проявляется, лишь когда их заставишь хорошо потрудиться. Поначалу, когда разгоняешь «Калину» до 160 км/ч, с издевкой думаешь: «А сможет ли?». Когда наступает черед тормозить в пол, шуткам не место. Ужимки барабанного варианта заставляют заранее крепче взяться за руль. При этом, можно не сомневаться, машина все равно проявит характер и все 130 с лишним метров будет «искать дорогу», активно рыская из стороны в сторону. Не сильно (с амплитудой примерно метр-полтора), но очень настойчиво. Диски дают не только уменьшение тормозного пути, но и более стабильное поведение. Хорошо заметна разница и на более низкой скорости – 120 км/ч. Здесь «Калина» с дисковыми тормозами останавливается, как по струнке, тогда как барабаны вновь обрекают ее на небольшую, но явно излишнюю самостоятельность.

Ну а настоящее испытание – цикл из десяти торможений подряд со 100 км/ч. Барабанные тормоза начинают сдаваться на пятой-шестой попытке. Педаль вначале напрягает резко возросшим усилием, а затем проваливается. Тормозной путь к последней попытке возрастает на десяток метров.

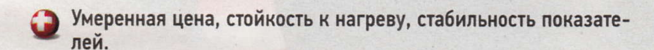
Дисковые тормоза «Дарбис» демонстрируют поразительную стабильность: никаких побочных явлений. Лишь последнее, десятое торможение дается «Калине» чуть сложнее, чем предыдущие.

Версия АСТ выглядит уже не столь убедительно. В целом и этот комплект гораздо стабильнее базового и в первых попытках дает отличный результат, но потом, если сравнивать с комплектом «Дарбис», немного плывут результаты, особенно по мере роста температуры фрикционных пар. Тормозная педаль начинает потихоньку проваливаться лишь к концу испытаний.



Комплект задних дисковых тормозов «Дарбис» для «Калины» с ABS. Цена 10 000 рублей. При установке необходимо учитывать состояние троса ручного тормоза и специфику его прокладки. Нам пришлось изобретать переходник-удлинитель для основных ветвей.

«Авто Спорт Техника» только начинает поставку на рынок задних дисковых тормозов для ВАЗов. Наш комплект один из первых, отсюда и детские болезни: например, понадобилась подгонка датчиков ABS. Ориентировочная цена 14 000 рублей. Есть индивидуальная гравировка номеров оригинальных деталей и новый, с иголочки, трос ручника.



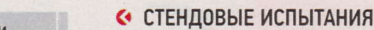
Умеренная цена, стойкость к нагреву, стабильность показателей.

Невысокий технологический уровень проработки конструкции.

Высококачественное исполнение и легкий монтаж, стабильность показателей при первых торможениях, в том числе с высоких скоростей.

Недостаточная стойкость к нагреву.

Главному «калиноводу» редакции Максиму Сачкову в итоге больше понравились тормоза «Дарбис», как более жесткие. А мне, наоборот, версия АСТ. Возможно, потому, что я присутствовал при монтаже обеих систем, вникая во все огрехи, а затем начинал обкатку. Изделие АСТ показалось более завершенным, удобным, доведенным. В общем, я за диски по кругу даже на обычной «Калине». И вовсе не из-за их стойкости к нагрузкам или высоким скоростям. Куда важнее ощущения. Ну а нам теперь осталось пройти последнее испытание – техосмотр... ЗР

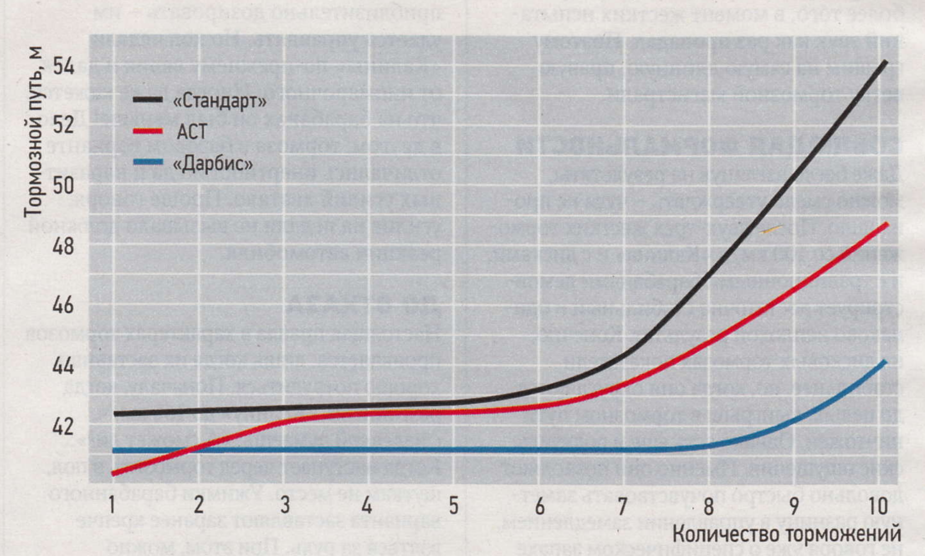


СТЕНДОВЫЕ ИСПЫТАНИЯ

Распределение тормозных сил на задней оси «Лады-Калина»: а – барабанные тормоза; б – дисковые тормоза.

Зависимость тормозного пути «Лады-Калина» от количества торможений; V = 100–0 км/ч.





РЕЗУЛЬТАТЫ ЗАМЕРОВ ТОРМОЗНОГО ПУТИ «ЛАДЫ-КАЛИНА», м

Вариант, спереди/сзади	«Стандарт», диски/барабаны	«Дарбис», диски/диски	АСТ, диски/диски
100–0 км/ч	42,3	41,8	41,6
120–0 км/ч	62,7	60,8	60,0
160–0 км/ч	133,5	124,4	121,4

СЕРДЕЧНАЯ ДОСТАТОЧНОСТЬ

В наших руках уже побывал XJ со стандартной базой (ЗР, 2010, № 9). На сей раз **Михаил Гзовский** под прицелом объектива **Константина Якубова** рассказывает об удлиненной модификации с базовым 3-литровым бензиновым мотором.

Вы, конечно, смотрели трансляцию со свадьбы наследника британского престола? Пожалуй, никто в современной Европе не чтит традиции так, как англичане. Вот и «Ягуар», несмотря на радикальные перемены в дизайне, остается оплотом консерватизма. Внешностью XJ подобен Биг-Бэну – классика, но актуальная и в наши дни. Загляните в салон XJ: на отделке не экономили! Алюминий щедро разбросан по салону. Отороченные кожей передняя панель и двери формируют уютный кокпит, инкрустированный деревом. Вы уже подготовили клубный пиджак и капитанское кепи? Тогда добро пожаловать на борт!

Я сжимаю ключ (он весит добрые 200 грамм!) от топовой комплектации Portfolio, дополненной опциями. Усаживаюсь на место VIP-пассажира. Конечно, благодаря «лишним» 125 мм колесной базы здесь хоть ногу на ногу закидывай. Но позвольте, почему боковые шторки без электропривода? И ни массажа, ни телевизоров... Дальше – больше. Задний диван не поделен на отдельные места, не предусмотрено регулировок подушки и спинки. Что уж говорить о доводчиках дверей.

Впрочем, многие из этих почти обязательных для машины верхнего ценового диапазона атрибутов появятся на экземплярах 2012 модельного

ДАННЫЕ ПРОИЗВОДИТЕЛЯ

Jaguar XJ 3.0 V6 LWB

Размеры:	
длина×ширина×высота, мм	5247×1894×1448
колесная база, мм	3157
колея спереди/сзади, мм	1626/1604
Объем багажника, л	520
Масса снаряженная/полная, кг	1736/2300
Разгон 0–100 км/ч, с	8,7
Максимальная скорость, км/ч	238
Топливо/запас топлива, л	А95/82
Расход топлива: городской/загородный/смешанный цикл, л/100	17,5/8,1/11,6

ДВИГАТЕЛЬ: бензиновый, V6, 24 клапана, 3,0 л, 175 кВт/238 л.с. при 6800 об/мин, 293 Н·м при 4100 об/мин.

ТРАНСМИССИЯ: заднеприводная; А6.

ХОДОВАЯ ЧАСТЬ: подвески – передняя и задняя многорычажные; тормоза – дисковые вентилируемые, шины – спереди 245/40R20, сзади 275/35R20.

ЦЕНА: 4 450 000 руб.


Эффектная внешность и интерьер, простор сзади, богатая отделка.


Скромные динамические показатели, невелик набор стандартного оборудования и опций, недостаточная плавность хода.



Необычные решения – электронные приборы, сенсорное включение потолочного освещения и открытие перчаточного ящика.



У босса только раздельный климат-контроль да возможность вытянуть конечности.

года. В английских традициях – не торопиться?

Нетороплив 3-литровый «Ягуар» и в движении. 238 «лошадей» хоть и современного, выполненного из алюминия агрегата V6 для машины снаряженной массой 1736 кг достаточно, но и только. Кошка рычит, но не царапается. Удивил силовой агрегат и вибрациями, мурашками, пробегающими на холостом ходу по полу и рулю. Автомат Sequential Shift степенен, как швейцар пятизвездного отеля: обгон? – секунду, я готовлюсь к переключению вниз. Красивые 20-дюймовые колеса, обостряющие работу и так довольно жесткой подвески, точно не дадут хозяину почитать «Таймс», по крайней мере на московских дорогах.

Да, он не рекордсмен в разгоне, не идеал по плавности хода, не поражает обилием опций. Но есть в XJ что-то такое, от чего сердце начинает биться учащенно. Это сердцебиение наверняка знакомо и вам. Ведь каждый хоть раз жизни влюблялся! **ЗР**

УЛЫБОЧКУ!

С малышом «Смайли», чье производство начали в Черкесске, познакомился **Сергей Воскресенский**. Фото автора и «Лифан».

Его сравнивают с МИНИ. Но только не в цене: 260 000 руб. Не то что МИНИ – куда более народные малыши из Кореи, Италии или Франции подобной доступностью не похвастаются. Это скорее вторжение на «поляну» АВТОВАЗа.

«Смайли» привлекает не только модным экстерьером. Салон оформлен простенько, но симпатично, современный (1,3 л, 89 л.с.) двигатель, компактный, но рациональный багажник. В дорогой комплектации есть и две подушки безопасности, ABS, кондиционер, четверка электрических стеклоподъемников, парктроник, наконец.

Но этим не скрыть промахи создателей машины. Скажем, утлые сиденья, не рассчитанные даже на среднего седока, не говоря уже о крупном. А в салоне есть еще внушительных размеров руль, да и плотно поджимающая слева водительская дверь не оставляет даже намека на свободу. Лишь относительно высокая крыша дает ощущение хоть какого-то простора. Сидящий сзади в одиночестве пассажир чувствует себя даже чуть комфортнее, да и багажник «Смайли» не выглядит ущербным.

Разгоняется машина слабо. Как будто от паспортных 89 «лошадок» у нее всего половина. Тем не менее «Лифан» довольно уверенно, без напряжения трогается и даже надежно поддерживает спокойный ритм движения. Но как только от него требуешь оживления, мотор раскручивается неохотно, не помогает даже интенсивная работа рычагом коробки передач. Лишь после 4200 об/мин стрелка спидометра начинает «победное» шествие вверх. Говорят, в Китае ездят очень медленно и бережливо – бензин дорогой. Думаю, в этом есть лукавство: экономия на третьей и четвертой передачах, в основном используемых вместо высшей – пятой, даже при спокойной езде сомнительна. Вероятно, виноваты и жесткие требования к выхлопу, с которыми инженерам удалось совладать, лишь серьезно ущемив активность «Смайли».



Светлый интерьер, особенно коврики и подушки сидений, – не слишком практично, зато, согласитесь, привлекательно.

А почему малыш еще и тормозит с ленцой? Можно было бы урезать примерно вдвое свободный ход педали – машина реагирует на ее нажатие лишь в последний момент.

Сыроват «Смайли». Точнее, не доведен до современного уровня, которого нельзя достичь только лишь заимствованием форм и технических решений. Хотя, например, подвески в этот раз точно удались. Автомобиль уверенно, с не характерным для этого класса комфортом справляется с большинством дорожных неровностей. Обнадеживает! Значит, учатся, работают, пытаются совершенствовать. Глядишь, не за горами время, когда будет повод похвалить не только симпатичную внешность, оснащение, но и задор, характер. Пока есть лишь предпосылки к этому. На заводе да и в российском представительстве компании «Лифан» задачу понимают и, говорят, работают с утроенной энергией. ЗР





К внушительному, но очень удобному блоку регулировки наружных зеркал претензий нет.

Яркие оригинальные приборы – одна из самых выразительных черт «Смайли». Эх, ему бы еще характер под стать!

Водительское сиденье мелкое, с короткой подушкой, да и диапазон продольной регулировки не рассчитан на тех, кто выше 175–180 см.

Обещание производителем 300 л объема багажника слишком оптимистично. Но и совсем мелким его не назовешь.





ДАННЫЕ ПРОИЗВОДИТЕЛЯ

Lifan Smily

ОБЩИЕ ДАННЫЕ

Размеры: длина×ширина×высота, мм	3745×1620×1430
Колесная база, мм	2340
Колея спереди/сзади, мм	1385/1365
Объем багажника, л	300
Масса снаряженная/полная, кг	900/1250
Разгон 0–100 км/ч, с	14,5
Максимальная скорость, км/ч	155
Топливо/запас топлива, л	А92/37
Расход топлива, средний, л/100 км	6,3

ДВИГАТЕЛЬ: бензиновый, Р4, 16 клапанов, 1,3 л, 65 кВт/89 л.с. при 6000 об/мин, 115 Н·м при 3500–4500 об/мин.

ТРАНСМИССИЯ: переднеприводная; М5.

ХОДОВАЯ ЧАСТЬ: подвески – типа «МакФерсон», рулевое управление – с гидроусилителем, тормоза – дисковые/барабанные, шины – 165/70R14.

ЦЕНА: 259 900–289 900 руб.

+ Симпатичен, хорошо оснащен, неплох для пассажиров и груза, хорошие плавность хода и обзорность.

– Тесен и неудобен для рослых водителей, очень посредственные разгонные возможности и тормоза.





НАЦИОНАЛЬНОЕ СОБРАНИЕ



Если на рынок выходит новый немецкий бизнес-седан, долго думать о конкурентах для сравнения не приходится. Полноприводный «Ауди-А6» с прямыми аналогами свел **Сергей Канунников**. Фотосъемку обеспечил **Георгий Садков**.



Mercedes-Benz E-Klasse

Последнее поколение производят с 2009 года. Предлагают седан, универсал, купе, кабриолет.

ДВИГАТЕЛИ: бензиновые, 1,8–5,5 л (184–388 л.с.), дизельный, 2,1 л (204 л.с.).

ТРАНСМИССИЯ: заднеприводная, полноприводная (E 350 4Matic, E 500 4Matic).

КОРОБКИ ПЕРЕДАЧ: механическая 6-ступенчатая, автоматические 5- и 7-ступенчатая.

КОМПЛЕКТАЦИИ: стандартная серия, Elegance, Avantgarde, особые серии.

ЭКСПЛУАТАЦИЯ: гарантия – 2 года без ограничения пробега, межсервисный пробег – 15 000 км или 12 месяцев, 55 дилерских центров.

ЦЕНА БАЗОВЫХ ВЕРСИЙ: 1 780 000–3 370 000 руб.

ТЕСТОВЫЙ АВТОМОБИЛЬ: 3,5 л, 272 л.с., полный привод, 7-ступенчатый автомат, особая серия, 2 397 000 руб.



Audi A6

Очередное поколение появилось в 2011 году с кузовами седан и универсал.

ДВИГАТЕЛИ: бензиновые, 2,8 и 3,0 л (204–300 л.с.).

ТРАНСМИССИЯ: переднеприводная (2,8 л), полноприводная (2,8 и 3,0 л).

КОРОБКИ ПЕРЕДАЧ: вариатор для переднего привода, роботизированная 7-ступенчатая для полного привода.

КОМПЛЕКТАЦИИ: индивидуальные.

ЭКСПЛУАТАЦИЯ: гарантия – 2 года без ограничения пробега, межсервисный пробег – 15 000 км или 12 месяцев, 46 дилерских центров.

ЦЕНА БАЗОВЫХ ВЕРСИЙ: 1 850 000–2 350 000 руб.

ТЕСТОВЫЙ АВТОМОБИЛЬ: 3,0 л, 300 л.с., полный привод, 7-ступенчатый робот, 3 373 000 руб.



BMW 5 Series

Нынешнее поколение выпускают с 2009 года с кузовами седан и универсал.

ДВИГАТЕЛИ: бензиновые, 2,5–4,4 л (204–407 л.с.), дизельные, 2,0 и 3,0 л (184–245 л.с.).

ТРАНСМИССИИ: заднеприводная, полноприводная (версии 530d xDrive, 535i xDrive, 550i xDrive).

КОРОБКИ ПЕРЕДАЧ: механическая 6-ступенчатая, автоматическая 8-ступенчатая.

КОМПЛЕКТАЦИИ: индивидуальные.

ЭКСПЛУАТАЦИЯ: гарантия – 2 года без ограничения пробега, межсервисный пробег – 20 000 км или 12 месяцев, 56 дилерских центров.

ЦЕНА БАЗОВЫХ ВЕРСИЙ: 1 765 000–3 240 000 руб.

ТЕСТОВЫЙ АВТОМОБИЛЬ: полный привод, 3,0 л, 306 л.с., 4 919 000 руб.



Трудно спорить, что существует немецкий (как, впрочем, и любой другой) национальный характер, или, как теперь модно говорить, менталитет. Но тот, кто знает эту страну чуть подробнее, нежели по описаниям путеводителей, наверняка заметил, что баварцы и саксонцы, обитатели Померании и уроженцы берегов Рейна – разные. Ну и конечно, каждый человек – скажем, баварец – индивидуален. Кстати, «Ауди» и БМВ создают именно там, в Баварии, а земля Баден-Вюртемберг, вотчина компании «Мерседес-Бенц», находится по соседству. Так в чем же сходство и различия немецких южан?

В СВОЕМ ЛИЦЕ

Никто не ждет от подобных автомобилей революций в дизайне. БМВ – всегда подчеркнуто приземист, мускулист и спортивен. «Мерседес-Бенц» – солидный, деловой, отчасти даже парадный. «Ауди» – нечто среднее: подтянут, но не агрессивен, внушителен, но не тяжеловесен. Соответствует ли внешность характерам? Не совсем...

Внутри машины столь же узнаваемы и отчасти похожи. Вот он, национальный характер. Похожи центральные переключатели света, блоки управления климатом и «музыкой». Во многом схожи даже крутилки управления навигацией, настройками машины и прочим. Но без фирменных черт, конечно, не обошлось. Вероятно, и следующее поколение журналистов будет описывать перегруженный, а потому не очень удобный подрулевой переключатель «Мерседеса». Ему вторит нефиксирующийся селектор автомата, расположенный на рулевой колонке. У БМВ эту функцию выполняет джойстик с двумя клавишами фиксации, которые, по мнению мюнхенцев, лучше одной. На этом фоне всем очень понравился обычный рычаг «Ауди» с четко фиксирующимися положениями.

Лучший показатель того, что сиденья хороши, – подгонка под себя, занимающая меньше минуты. Кресло «Мерседеса» отменное, очень наглядны клавиши регулировки, расположенные на двери. «Ауди» не отстает и к тому же предлагает выдвижной подколенный подпор. Кресло БМВ, помимо наличия последней особенности, подкупает также тем, что способно понравиться практически любому человеку, вне зависимости от роста и комплекции.

Если бы я собирался ездить сзади, то выбрал бы «Мерседес»: в нем просторно и коленям, и голове. Теснее всего в БМВ. Сидеть в «Ауди» в целом неплохо, но вход и выход из него получается несолидным – дверной проем

MERCEDES-BENZ E-KLASSE





Панель приборов в целом удачная. Но некоторые символы читаются далеко не идеально.

Наш «Мерседес-Бенц Е 350 Фирматик» – в довольно скромной комплектации, что видно и по цене, но на дизайне и качестве отделки салона это никак не отразилось.



К рукоятке коробки передач «Мерседеса» нужно привыкнуть: у нее нет фиксированных положений.

AUDI A6





Комбинация приборов не доставляет проблем при любом освещении, все находишь с первого взгляда.

Органы управления «Ауди» выполнены традиционно, а потому удобны. Дизайн подкупает новизной и стилем.



Слева от селектора трансмиссии – кнопки вызова запрограммированных радиостанций. В повседневной жизни это явно пригодится.

BMW 535i xDRIVE





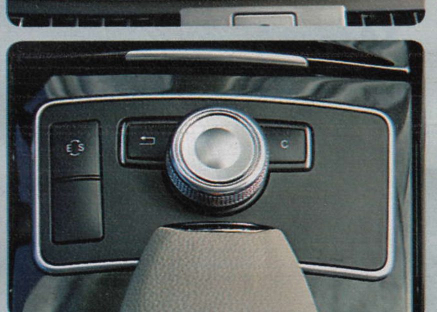
Комбинация приборов у «пятерки» сделана без излишеств. Но и придраться здесь не к чему.

Дизайн интерьера БМВ лаконичен и строг. С точки зрения эргономики продуман почти идеально.



Тот, кто пока не освоился с хитрым двухкнопочным баварским джойстиком, получит письменную нотацию на центральном экране.





Меню «Мерседеса» выстроено в общем логично. Но некоторые функции (например, поиск радиостанций), на наш взгляд, можно было реализовать проще.

В «Е-классе» самое просторное и удобное заднее сиденье. А в таком колере оно еще и самое красивое.

Слева от шайбы управления настройками автомобиля – кнопка перехода с экономичного режима на спортивный.







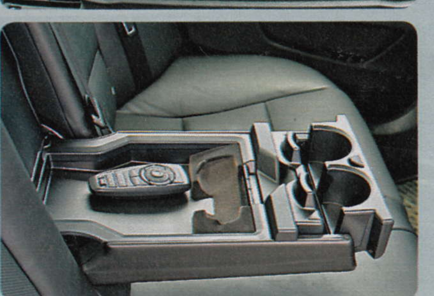
Навигация в А6 не лучше и не хуже, чем у конкурентов: толковая и информативная.

Сидеть сзади в «Ауди» удобно, но входить-выходить проблематично. Зато задний диван раскладывается, увеличивая багажник.

Удобный в пользовании и эффективный в работе блок управления климатом в задней части салона – это опция.







Мониторы в подголовниках – опция. В этом БМВ дорогих дополнений столько, что машина обойдется владельцу в два раза (!) дороже «Мерседеса».

Сзади в БМВ не сказать что совсем тесно. Однако «допуск» для коленей и головы минимальный.

Пульт управления мониторами один, но кино слева и справа можно смотреть разное.



К БАРЬЕРУ!

В современных городах даже опытному водителю без парктроника приходится тяжело, особенно учитывая далеко не идеальную обзорность современных машин. А какой запас они оставляют? Можно ли им верить?

Мы замерили расстояние от автомобиля до препятствия в момент начала прерывистого звукового сигнала и в положении, когда он становится постоянным.

Самый осторожный — «Ауди»: зуммер начинает пищать, когда от переднего бампера до забора еще 1,16 м, а от заднего вообще 1,64 м. Минимальное расстояние, на котором, по мнению парктроника, нужно остановиться, — 0,26 м спереди и 0,25 м сзади.

БМВ начинает сигнализировать с 0,58 м спереди, критическим считает расстояние в 0,31 м. Сзади — 1,30 и 0,23 м соответственно.

Самый смелый в этой дисциплине — «Мерседес-Бенц». Прерывистый сигнал его парктроника впервые раздается, когда сзади остается всего 0,29 м до некоего объекта, а постоянный включается на 0,22 м. Ну а спереди — автомобиль начинает предупреждать о препятствии, когда до него 0,23 м, а критическим считает зазор всего в 0,14 м!





зажат внушительной колесной аркой и стойкой.

В баварских седанах есть блок управления климатом сзади, в «Мерседесе» – лишь воздуховоды, но это уже особенности комплектации, которые мы старались не учитывать, поскольку наш БМВ дороже «Мерседеса» в два раза, а «Ауди» – «всего» на полтора миллиона.

УГЛОВЫЕ И ШТРАФНЫЕ

Когда конструкция тщательно отработана, а все параметры доведены до оптимума, сполна оценить характер автомобиля можно лишь по нюансам – еще и еще раз проезжая тестовые дороги и пересаживаясь из одной машины в другую. «Мерседес-Бенц», бесспорно, плавнее конкурентов. Стыки и мелкие колдобины он воспринимает немного нервно, но волны сглаживает профессионально. Пару раз показалось, правда, что на серии волн корма как-то несолидно раскачалась.

Мы предполагали, что «Ауди» будет жестче «Мерседеса». Но не настолько же! «Шестерка» возмущенно дрожит, кажется, даже на песчинках. Трамвайные пути – катастрофа! На дорожных волнах тело порой едва не взлетает над сиденьем. Жесткая подвеска влияет и на шумность. При инструментальных замерах на участке ровного асфальта автомобили показывают очень близкие результаты по внутреннему шуму. Но колеса «Ауди» в реальной жизни постоянно выстукивают нервную, громкую дробь.

Подвеска БМВ ведет себя примерно так же, но лишь в экстремальных режимах *Sport* и *Sport+*. А ведь есть еще *Normal* и *Comfort*. Последний скорее для американских хайвеев



По нашим замерам, в багажнике «Мерседеса» 400 л полезного объема – при не самых удачных петлях. Зато запаска здесь полноразмерная.

Багажник А6 лишь на 4 л больше, чем у «Е-класса». Петли компактнее, но запасное колесо – лишь докатка.

Багажник в «пятерке» самый скромный. Вместо запаски – ремкомплект: долой балл в графе «Эксплуатация».



ДАННЫЕ ПРОИЗВОДИТЕЛЯ

МОДЕЛЬ	MERCEDES-BENZ E 350 4MATIC	AUDI A6 3.0 TFSI QUATTRO	BMW 535i xDRIVE
ОБЩИЕ ДАННЫЕ			
Размеры, мм:			
длина/ширина/высота/база	4868/1854/1471/2874	4915/1874/1455/2912	4899/1860/1464/2968
колея спереди/сзади	1585/1604	1627/1618	1600/1627
Объем багажника, л	540	530/995	520
Радиус поворота, м	5,6	6,0	6,0
Масса снаряженная/полная, кг	1805/2330	1815/2350	1840/2380
Время разгона 0–100 км/ч, с	5,6	5,5	6,1
Максимальная скорость, км/ч	250	250	250
Топливо/запас топлива, л	A95/80	A95/75	A95/70
Расход топлива: городской/загородный/смешанный цикл, л/100 км	н.д./н.д./9,7	10,8/6,6/8,2	11,9/6,4/8,4
ДВИГАТЕЛЬ	бензиновый	бензиновый	бензиновый
Расположение	спереди продольно	спереди продольно	спереди продольно
Конфигурация/число клапанов	V6/24	V6/24	V6/24
Рабочий объем, $см^3$	3489	2995	2979
Степень сжатия	10,7	10,3	10,2
Мощность, кВт/л.с.	200/272 при 6000 об/мин	220/300 при 5250–6500 об/мин	225/306 при 5800 об/мин
Крутящий момент, Н·м	350 при 2400–5000 об/мин	440 при 2900–4500 об/мин	400 при 1200–5000 об/мин
ТРАНСМИССИЯ			
Тип	полноприводная	полноприводная	полноприводная
Коробка передач	A7	A7	A8
Передаточные числа: I/II/III/IV/V/VI/VII/VIII/з.х.	4,38/2,86/1,92/1,37/1,00/0,82/0,73/–/3,42	3,69/2,15/1,41/1,03/0,79/0,63/0,52/–/2,94	4,71/3,14/2,11/1,67/1,29/1,00/0,84/0,67/3,30
Главная передача	3,07	4,09	3,08
ХОДОВАЯ ЧАСТЬ			
Подвеска: спереди и сзади	многорычажная	многорычажная	многорычажная
Рулевое управление	реечное с электроусилителем	реечное с электроусилителем	реечное с электроусилителем
Тормоза: передние/задние	дисковые вентилируемые	дисковые вентилируемые	дисковые вентилируемые
Размер шин	245/45R17	255/40R19	245/40R19, 275/35R19*

*Спереди, сзади.

и европейских автобанов. На наших волнистых «страдах» в «комфортном» режиме «пятерка» укачивает даже водителя, не говоря о задних пассажирах. В *Normal* автомобиль становится в меру жестким, но без потери комфорта. В «Ауди» тоже предусмотрена возможность изменять настройки. Но долгие упражнения на самых разных покрытиях убедили, что разница здесь, в отличие от БМВ, мизерная. Принципиально характер А6 не меняется.

Так чего же этим добились в Ингольштадте? Практически такой же отменной управляемости, как у БМВ. Оба автомобиля мгновенно реагируют на малейшее движение рулем – без намека на крены и тем более раскачку. В виражах «Ауди» и БМВ хочется сравнить со змеями, ловко обвивающимися вокруг поворота.

Но назвать управляемость «Мерседеса» посредственной язык тоже не повернется. Хотя, имитируя объезд непредвиденного препятствия, мы столкнулись с тем, что «Мерседес» кренится сильнее соперников и требует более размашистой работы рулем.

В обычных поворотах «Мерседес» тоже заваливается сильнее, с траектории сползает раньше, чем БМВ и «Ауди». Но этого можно добиться, лишь заметно превысив разумную скорость. Да и вернуть автомобиль на прежнюю траекторию совсем не сложно. К тому же в этом деле быстро и деликатно помогает электроника. Но справедливость

РАЗГОН И МАКСИМАЛЬНАЯ СКОРОСТЬ

MERCEDES-BENZ E 350 4MATIC — погрешность спидометра 3,1% — max 246,9 км/ч

км/ч	20	40	60	80	100	120	140	160	180	200	220	240
время	0,9с	2,1с	3,6с	5,3с	7,7с	10,4с	14,1с	18,3с	23,6с	32,0с	43,1с	61,6с

AUDI A6 3,0 TFSI QUATTRO — погрешность спидометра 1,9% — max 255,8 км/ч

км/ч	20	40	60	80	100	120	140	160	180	200	220	240
время	0,8с	1,6с	2,8с	4,2с	6,3с	8,5с	11,2с	14,8с	19,1с	24,9с	32,6с	44,7с

BMW 535i xDRIVE — погрешность спидометра 2,2% — max 250,6 км/ч

км/ч	20	40	60	80	100	120	140	160	180	200	220	240
время	0,9с	1,9с	3,2с	4,6с	6,8с	9,6с	12,8с	16,8с	22,3с	28,4с	37,9с	51,0с

0 1 2 3 4 5 6 7 8

ЭЛАСТИЧНОСТЬ

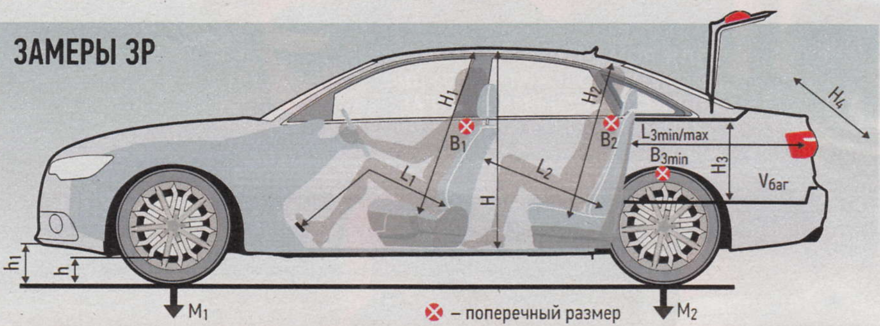
Модель	60-100 км/ч (D)	80-120 км/ч (D)
MERCEDES-BENZ E 350 4MATIC	4,2с	5,2с
AUDI A6 3,0 TFSI QUATTRO	3,4с	4,3с
BMW 535i xDRIVE	3,7с	4,5с

ВЫБЕГ

Модель	120-50 км/ч	50-0 км/ч
MERCEDES-BENZ E 350 4MATIC	1634м	572м
AUDI A6 3,0 TFSI QUATTRO	1464м	526м
BMW 535i xDRIVE	1740м	644м

ТОРМОЖЕНИЕ со 100 км/ч

Модель	путь	замедление
MERCEDES-BENZ E 350 4MATIC	38,0м	10,2 м/с²
AUDI A6 3,0 TFSI QUATTRO	36,0м	10,7 м/с²
BMW 535i xDRIVE	36,5м	10,6 м/с²



Модель	L1, мм	L2, мм	H, мм	H1, мм	H2, мм	B1, мм	B2, мм	L3min/max, мм	B3min, мм	H3, мм	H4, мм	Vбаг., л	M1, кг (%)	M2, кг (%)	M (M1+M2), кг	h, мм	h1, мм
MERCEDES-BENZ E 350 4MATIC	945–1220	600–875	1140	995	955	1470	1425	1150/2000	1010	470	450	400	991 (54)	840 (46)	1831	115*	190
AUDI A6 3.0 TFSI QUATTRO	995–1200	595–845	1190	1045	955	1455	1400	1165/1995	1035	420	485	404	1043 (55)	840 (45)	1883	120	190
BMW 535i xDRIVE	955–1170	625–875	1135	975	970	1490	1405	1150/2010	835	520	470	372	1023 (52)	938 (48)	1961	145	180

*Стальная защита.

ЭКСПЕРТНАЯ ОЦЕНКА АВТОМОБИЛЕЙ

Модель	Рабочее место водителя			Салон			Ходовые качества			Комфорт			Приспособленность к России			Общая оценка
	Сиденье	Органы управления	Обзор	Передняя часть	Задняя часть	Багажник	Динамика	Тормоза	Поведение на дороге	Шум	Плавность хода	Климат	Геометрическая проходимость	Сервис	Эксплуатация	
MERCEDES-BENZ E 350 4MATIC	9	8	8	8	9	8	9	8	8	9	10	8	8	8	9	8,5
	+ Комфортная подвеска, простор сзади, полноразмерное запасное колесо.									– Крены и валкость в поворотах, сложное меню управления вспомогательными устройствами, своеобразная эргономика.						
AUDI A6 3.0 TFSI QUATTRO	9	9	8	8	8	9	10	10	10	8	8	9	7	8	8	8,6
	+ Отличная разгонная и тормозная динамика, выверенная на уровне интуиции эргономика.									– Очень жесткая подвеска, посредственная обзорность назад, мал дорожный просвет при отсутствии стальной защиты.						
BMW 535i xDRIVE	10	8	9	8	8	8	10	9	10	9	9	9	9	8	7	8,7
	+ Отличная разгонная и тормозная динамика, приличная плавность хода, отточенная управляемость.									– Тесно сзади, небольшой багажник, отсутствие запасного колеса.						

Баллы проставляются коллегиально, группой экспертов ЗР. Оценка не является абсолютной, она показывает место машины в данном тесте с конкретными соперниками. Максимальная оценка – 10 баллов (идеал). 8 баллов – норма для этого класса машин.

СРЕДНЕЕ ЗНАЧЕНИЕ УРОВНЯ ШУМА В САЛОНЕ, дБА (замеры ЗР)

Скорость (передача)	80 (D)	100 (D)	120 (D)	140 (D)	Разгон 0–100 км/ч (макс. уровень)
MERCEDES-BENZ E 350 4MATIC	63,3	64,7	67,4	69,0	73,3
AUDI A6 3.0 TFSI QUATTRO	63,8	64,2	67,1	70,1	70,5
BMW 535i xDRIVE	61,1	63,5	65,3	69,8	73,3

требует снижения «ешке» оценки за управляемость.

Как и за динамику. 272 силы уверенно ускоряют «Мерседес», однако при большем рабочем объеме мощность его мотора примерно на 30 сил меньше, чем у конкурентов. Данный «гандикап» сразу чувствуется при разгоне с любых скоростей.

Коробки передач работают очень схоже. В обычной жизни их деятельность практически незаметна. В режиме кик-даун схватывают с минимальной задержкой. Понравилось, что робот «Ауди» в режиме *D* энергично тормозит двигателем.

Так чего в «немцах» больше – сходства или различий? Каждый автомобиль – это отменно продуманный и прекрасно доведенный, высокотехнологичный аппарат с ярко выраженным национальным менталитетом. «Мерседес-Бенц Е 350» способен пленить простором, комфортом, ореолом солидности и защищенности, «Ауди-А6» – отточенными ездовыми качествами и ярким дизайном интерьера, а БМВ-535i – удачный компромисс между ними. Потому он и стал победителем. **ЗР**

Редакция благодарит технопарк Nagatino i-Land за помощь в организации съемки.



Сергей Канунников:

«Мне было очень трудно выбирать между автомобилями. Отдельные недостатки компенсируют яркие достоинства. Здесь выбор во многом зависит от образа жизни, состава семьи, наконец, просто личных пристрастий».

Зачем мы лезем в пробки? Нужны ли нам кондукторы? Чем чревата замена замка зажигания? Заезжайте в июльский почтамт ЗР – разберемся!

ВЫБЕГАЛЛО И ПРОБКИ



Попал мне в руки журнал (ЗР, 2010, № 12) с очередным материалом о пробках. Уловил в нем ностальгию по бывшим временам (когда пробок не было) и оптимизм (что пробки исчезнут). Но никто не хочет признать, что проблема лишь на четверть лежит в технической области. Все остальное – в психологии человека!

Почему люди готовы часами торчать в пробках? Я не говорю сейчас о маршрутках, скорых, такси и прочих специальных авто, у которых нет иного выхода. Речь – о личном транспорте, на котором едут на работу и с работы, от магазина к магазину. Что заставляет людей мучиться день за днем? А дело в том, что человек – существо общественное! Иными словами, ему необходимо общество, а в нем существует, как ни крути, иерархия. Поэтому человек вынужден занимать на этой лесенке свою ступеньку, а если не хочет, то его поставят туда другие. Авто – это бирка на ступеньке, точно такая же, как яхта или, скажем, корова: кому что ближе и доступнее. Но обладать биркой мало: ее надо демонстрировать. Поэтому постоянная езда на машине, даже без особой нужды, а также стояние в пробках превращается в демонстрацию иерархической бирки. И все потому, что человек внутренне не удовлетворен собой – завидует, доказывает... Вспомните опыты профессора Выбегалло из «Понедельника...» Стругацких.

А тому, кто на всем этом не зациклен, и демонстрировать ничего не надо. Кстати, мигалки с крякалками ему тоже не нужны.

Л. Мирошников, Новосибирск

***От редакции.** Любители Стругацких помнят, что созданные профессором Выбегалло люди-«потребители» кончили плохо: их от жадности разнесло на куски. Ждет ли та же судьба наши города? Всех согласных и несогласных приглашаем высказаться.*

Движущая сила

Очень интересная статья. Спасибо. С удовольствием почитал. ***Андрей_kz***

Обалденная статья, побольше бы таких в журнале... ***Дед Дорофей***

Какой же рейтинг моторов обойдется без БМВ, говорите? Рейтинг качества вполне может обойтись – все равно обычно в конце или в лучшем случае в серёдке болтается. Но присоединяюсь: статья приятная... ***rubas***

Зачитался... ***nazildar***

А где Honda B16A? 1988 год – VTEC 160 коней с 1,6 л без наддува? Незачет! ***chavv***

Двигатели Honda B16A имели скромный крутящий момент, если я не ошибаюсь: их легендарность живет только в умах владельцев «сивиков». А статья в целом, конечно, интересная. ***r00t***

Спасибо за просвещение! ***Volvo F10***

Очень люблю такие рассказы. Хотелось бы также про субаровские оппозиты. Или V5 от «Фольксвагена». Ну и антисовершенство – рядная «двойка» «Оки». ***Markus***



» КУДА «ПОБЕЖАЛИ» КОНТАКТЫ?



Хочу предупредить коллег-автолюбителей – владельцев «таврий», «газелей» и восьмого семейства ВАЗ. Год назад на моем ИЖ-2126 вышел из строя замок зажигания. Вместо него подходит замок зажигания ГАЗ-3302. Приобрел, установил, наездил всего 2000 км, как вдруг перестали включаться печка, обогрев заднего стекла и подсветка панели. Зимой это не просто проблема, а катастрофа! Купил такой же замок производства ДААЗа (надеюсь, он послужит), а подгоревший от димитровградского ООО «ВЕМ» по пионерской привычке вскрыл. Так вот, все контакты группы оказались из омедненного железа, а некоторые – из оцинкованного! От перегрева один из контактов просто вплавило в обойму, а контактное кольцо «побежало» всеми цветами радуги. К слову сказать, контактная группа оригинального заводского замка была выполнена из толстых цельных медных шин.

Николай Лишманов, Москва

Они все платят за проезд!

Хочу отозваться на заметку «Верните тетеньку с сумкой!» (ЗР, 2011, № 1). Мне 28 лет, по образованию инженер-энергетик. Сейчас проживаю на Камчатке, хотя всю жизнь провел в Мурманске. Здесь нет кондукторов, за проезд платят водителю, но не на входе, а на выходе! Посадка пассажиров – через заднюю дверь, выход – только через переднюю. И это дает массу преимуществ. Не нужна тетенька с сумкой, расчет – на остановках, пассажиры равномерно распределяются по салону, не нужны электронные считыватели... Есть и минус: бывает, процесс выхода затягивается.

А теперь о главном: как же такое может быть? Ведь наверняка некоторые выскакивают сзади, чтобы не платить! Но мне ответили: у нас так не принято. Действительно, я ни разу не видел, чтобы хоть кто-нибудь не оплатил проезд. Если честно, для меня это неожиданность.

Александр Панков, Петропавловск-Камчатский

От редакции. *Расчет на сознательность, к сожалению, часто оказывается неточным... При советской власти достаточно было войти в автобус, кинуть в прорезь ящика мелочь и самому оторвать билетик, но от подобной практики в итоге отказались. Свободный проход к электричкам также увеличивал прореху в казне. Вот и стали появляться разного рода валидаторы и прочие минишлагмаумы – как правило, неудобные. Отменят их или нет – неясно. У кого появятся свежие конструктивные идеи – поделитесь!*



БИЗНЕС НА ПЛЕНЭРЕ

В лесах Курганской области встречаются «шинА-мАнтажники».

Владимир Клюшин, Киржач, Владимирская обл

Симпатичный симбиоз грузовика и трактора попался в Кемеровской области.

Геннадий Королев, Железногорск, Красноярский край

Он ездит по заснеженной Чукотке. Создатель – Глухих Л. Н. Двигатель от «Москвича-408», а водяное охлаждение необходимо для обогрева салона.

Александр Рябов, Уфа, Башкортостан

НАШЕМАРОЧКИ

Всех заметивших и сфотографировавших разного рода необычные, забавные и просто прикольные автомобильчики приглашаем присылать свои фото нам. Лучшие, конечно же, будут опубликованы!

Так возят длинномеры в олимпийской столице.

Александр, Сочи

Этим «жориком» мы каждую зиму убираем снег на территории предприятия.

Анатолий Кузнецов, Ряжск, Рязанская обл.

P. S. *Друзья! Пожалуйста, указывайте в своих посланиях контактные телефоны и место проживания! Информацию для рубрики можно присылать по электронной почте:* ***kolodochkin@zr.ru***

В июльском почтамте образца 2011 года дежурил Михаил КОЛОДОЧКИН

В первый раз

Обратившись в начале года к читателям с предложением присылать истории с объединяющим началом «В первый раз...» (впервые за рулем, первая встреча с ГАИ, первый автомобиль, первое ДТП и т.д.), мы обещали публиковать лучшие из них. Выполняем обещание и ждем новых историй!

НА «ЗАПОРЕ» – В КРЕМЛЬ!

Первым у меня был голубенький ЗАЗ-965 1963 года. Приобрел я его в 1973-м с пробегом тысяч 100–150. С тех пор сменил много машин, но эта осталась самой любимой – как для меня, так и для жены. Несмотря на смешные 18 сил, бегал он совсем не плохо и даже разгонялся до сотни. Я умудрялся заниматься на нем извозом – и не без успеха! 23 февраля 1973 года я в белой рубашке и галстуке – праздник же! – возвращался домой. Предстояло миновать Большой Каменный мост и выехать на Манежную. Доползаю до середины моста и замечаю, что внизу у светофора стоят машины: красный сигнал. Вижу по центру дороги и ко мне спиной огромного, в тулупе и валенках, милиционера. Он медленно спускается по резервной полосе вниз, к Боровицкой площади. Спокойно начинаю тормозить, а тормозов... нет!

Опыта у меня – ноль: права только получил. Ручник у «горбатого» почему-то тоже не держал... Вспоминаю что-то умное про пониженную передачу – перехожу, как учили, на «нейтраль»... и понимаю, что никакая передача больше не втыкается. Внизу полно машин, а «горбатый» весело ускоряется. Выруливаю на свободную резервную – а куда еще? – и вижу широкую спину милиционера, которая быстро стала еще больше... Жму со всей силы на сигнал, как будто это педаль тормоза, и в ответ слышу лишь писк голодного комара. А на милиционере – шапка с опущенными ушами: ну не слышит он ничего! И я, не отпуская сигнал, как ненормальный, еду на него...

Надо полагать, он услышал-таки писк, поскольку, не оборачиваясь, показал мне кулак. Однако, когда до постового осталось всего пара метров, в его голове что-то всетаки сработало: он обернулся и отпрыгнул! А я, лихо объехав стоящие машины, повернул возле будки инспектора направо и торжественно въехал в Кремль. В Боровицкие ворота!

Расчет оказался верным: подъем на въезде в Кремль замедлил движение, а затем вообще погнал машинку назад. Выезжаю из ворот обратно, выворачиваю руль и упираюсь задним бампером в будку часового. Тот даже не успел из нее выскочить! А снизу уже приближается милиционер...

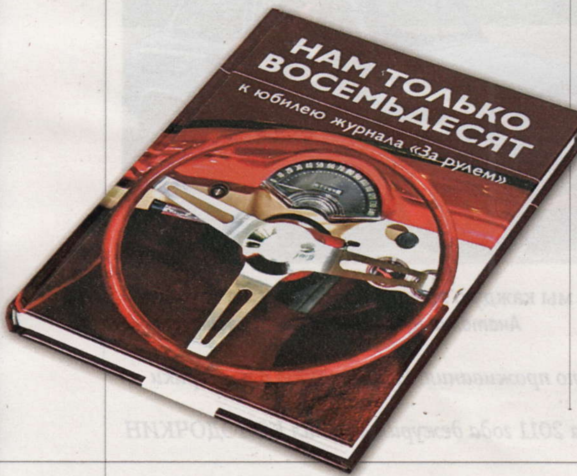
Причина отказа была ясна сразу: правое заднее колесо оказалось мокрым от тормозной жидкости. Часовой быстро пришел в себя, куда-то позвонил и пояснил, что если мы через 20 минут не исчезнем, то всем троим спешить будет уже некуда. В подтверждение слов из ворот Кремля спускались трое военных...

Быстро снимаю колесо и вижу: из-за износа колодок разошлись поршни. Милиционер на всякий случай решил ретироваться, военные, не увидев угрозы правительству, вернулись в Кремль, а караульный сказал, что он офицер госбезопасности, а потому не обязан помогать мне ремонтировать «каких-то горбатых уродов». Пришлось расклепать концы тормозных колодок прямо на кремлевской брусчатке, как-то реанимировать механизм, прокачать систему... Рубашка потеряла цвет, про галстук вообще молчу.

Я завершил работу, и караульный что-то передал по рации. Когда я выезжал обратно, откуда-то возник уже знакомый милиционер, который отработанным жестом остановил движение, пропуская транспорт из Боровицкой башни. Представляю удивление шоферской братии, когда оттуда выкатился «горбатый», а милиционер отдал ему честь! Вот так я в первый раз въехал на авто в Кремль. Да, пожалуй, и в последний...

Вячеслав Кондратюк, Москва

От редакции. *Автор этой истории получает приз: юбилейную книгу «Нам только восемьдесят».*



ПРАВА НА ДЕСЯТЬ МИНУТ

2000-й год... Только что сдал экзамен на права, и мы с отцом на стареньком «Москвиче-2140» отправились получать их в МРЭО. До отдела меня довез отец довез, но обратно я гордо уселся за руль сам! Путь пролегал мимо двух постов ГАИ. Первый мы миновали нормально, а на втором – «Ваши документы»... Гордо протягиваю новые права и техпаспорт, спокойно жду вердикта и слышу: «А доверенность?». Мы на радостях совсем забыли, что машина принадлежала матери и отец водил ее по гендоверенности. Мало того – он забыл ее дома! В итоге меня пригласили на пост, а отцу пришлось бежать за документами.

Хорошо, что это все происходило недалеко от дома. Но меня в итоге лишили прав... Штраф, конечно, оплатил на следующий день и права мне вернули. Однако «рекорд» установил: в общей сложности я владел правами от момента их получения до изъятия всего 10 минут...

Кирилл Васильев

«МОСКВА» И «МОСКВИЧ»

Это было 60 лет назад. У нас был мотоцикл «Москва», а отец работал шофером на пожарном ЗИС-5. Он иногда забирал мотоцикл на работу, чтобы подремонтировать, и вот однажды, выкатив его на улицу, предложил мне прокатиться! Он затянул стопорный винт ручки газа, включил первую передачу, затем, придерживая мотоцикл, плавно отпустил сцепление, и я... поехал! Что творилось в душе, не передать словами! Ведь мне было шесть лет...

Запчасти на мотоцикл было очень трудно достать – многие детали отец делал сам. Отливал поршни, точил чугунные кольца. Помню, как он для эксперимента сделал поршень с тремя кольцами. А когда в старших классах проходили устройство парового двигателя, отец приносил маленький двигатель, который сделал сам, – он тоже работал!

Когда мне было 11, главврач нашей райбольницы переманил отца работать к себе – машина была как в «Кавказской пленнице». Если позволяла обстановка, отец учил меня рулить.

А затем удалось выбить для больницы сильно потрепанный «Москвич-401» – его притащили на буксире. Как только отец его отремонтировал, мы с ним сразу поехали за город – и он усадил меня за руль. С того дня я – за рулем!

Иван Гусев, Котельниково Волгоградской обл.

СОРВИГОЛОВЫ

С наступлением теплых деньков люди прячут шапки, а автомобили – крыши. Обзор кабриолетов подготовил **Павел Леонов**.

 – стоимость.  – гарантия производителя.  – межсервисный интервал.

Технические данные в таблицах приведены для самых дешевых модификаций.



Peugeot 207 CC

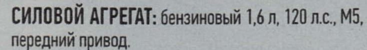
Автомобиль дебютировал на Женевском автосалоне в 2007 году. Это самый доступный кабриолет на отечественном рынке. В модельном ряду он сменил 206 CC, на базе которого построен. По сравнению с предшественником «двести седьмой» прибавил 90 мм в длину и 80 мм в ширину. Несмотря на это, путь на задний ряд взрослым пассажирам по-прежнему заказан: места для ног практически нет. При поднятой крыше не хватает пространства и для головы. «Пежо» не только раздался в размерах, но и потяжелел на целых 266 кг. Однако динамика особо не пострадала, ведь нынче под капот устанавливают более мощные двигатели, разработанные совместно с БМВ. У нас доступен только бензиновый 1,6 л (120 л.с.). В базе он работает в паре с 5-ступенчатой механикой, за доплату в 28 000 рублей ее заменят 4-ступенчатым автоматом. Машины 2010 года выпуска дешевле на 45 000 рублей. Тест – ЗР, 2007, № 5.

 от 820 000 рублей

 24 месяца без ограничения пробега

 12 месяцев или 20 000 км

СИЛОВОЙ АГРЕГАТ: бензиновый 1,6 л, 120 л.с., М5, передний привод.


ОБЩИЕ ДАННЫЕ: максимальная скорость – 200 км/ч, разгон до 100 км/ч – 11,2 с, средний расход топлива – 6,5 л/100 км, длина×ширина×высота – 4040×1750×1390 мм, объем багажника – 145–370 л.



MINI Cooper Cabrio

Нынешнее поколение кабриолета представили на выставке в Детройте в 2009 году. За счет изменения задней подвески инженеры значительно улучшили комфорт и управляемость автомобиля. Также усовершенствовали климатическую установку. Появились выстреливающие дуги безопасности за задними сиденьями. Любопытная опция – таймер Always Open, который отсчитывает, сколько времени крыша была опущена. Базовый мотор – 1,6-литровый атмосферный мощностью 122 л.с. У модификаций «Купер S» его мощность посредством турбонаддува увеличена до 175 л.с. Прибавка сил сказалась и на стоимости: дешевле 1 275 000 рублей такие версии не купить. Стандартная коробка передач для обеих модификаций – 6-ступенчатая механическая. За автомат с таким же количеством передач придется доплатить 74 500 рублей. Расширить базовое оснащение можно одним из трех пакетов опций. Тест – ЗР, 2009, № 7.

 от 1 000 000 рублей

 24 месяца без ограничения пробега

 зависит от условий эксплуатации

СИЛОВОЙ АГРЕГАТ: бензиновый 1,6 л, 122 л.с., М6, передний привод.

ОБЩИЕ ДАННЫЕ: максимальная скорость – 198 км/ч, разгон до 100 км/ч – 9,8 с, средний расход топлива – 5,7 л/100 км, длина×ширина×высота – 3723×1683×1414 мм, объем багажника – 125–660 л.


Peugeot 308 CC

Компания «Пежо» дала жизнь серийным купе-кабриолетам с автоматически убирающимся жестким верхом – неудивительно, что в гамме этого производителя нынче несколько подобных моделей. «Триста восьмой» построен на платформе предшественника 307 CC, но превосходит его размерами. Дизайнерам удалось наделить новичка более гармоничным и стильным образом. Любопытно, что в крэш-тестах EuroNCAP купе-кабриолет набрал на балл больше, чем одноименный хэтчбек, хотя кабриолеты тестируют с опущенной крышей. При этом оба автомобиля заработали максимальную оценку: пять звезд. Автомобиль оснащают 1,6-литровым двигателем мощностью 140 л.с., нынче его предлагают исключительно с 4-ступенчатой автоматической коробкой передач. При покупке машины прошлого года выпуска сэкономите 70 000 рублей. Тест – ЗР, 2009, № 5.

 от 1 060 000 рублей

 24 месяца без ограничения пробега

 12 месяцев или 20 000 км

СИЛОВОЙ АГРЕГАТ: бензиновый 1,6 л, 140 л.с., А4, передний привод.

ОБЩИЕ ДАННЫЕ: максимальная скорость – 201 км/ч, разгон до 100 км/ч – 12,4 с, средний расход топлива – 8,1 л/100 км, длина×ширина×высота – 4400×1815×1425 мм, объем багажника – 225–405 л.



Mazda MX-5

Легендарный, самый популярный в мире родстер недавно отметил 20-летний юбилей. При его проектировании главной задачей было создание автомобиля хотя и непрактичного по определению, но удобного в повседневной эксплуатации. Судя по статистике продаж, японцы успешно с этим справились: за все время было выпущено более 850 000 штук. Последнее поколение увидело свет в 2005 году. В 2009-м модель обновили, но у нас ее начали продавать только в прошлом году. Производитель предлагает модификации как с матерчатой, так и с жесткой крышей, но на наш рынок поставляют только последние. Для «Мазды» предусмотрено два двигателя: 1,8 л (126 л.с.) и 2,0 л (160 л.с.), три комплектации и столько же коробок передач (М5 для слабого мотора, М6 или А6 для более мощного). За дополнительные 11 500 рублей автомобиль окрасят металликом. Тест – ЗР, 2009, № 4.

 от 1 074 000 рублей

 36 месяцев или 100 000 км

 12 месяцев или 15 000 км

СИЛОВОЙ АГРЕГАТ: бензиновый 1,8 л, 126 л.с., М5, задний привод.

ОБЩИЕ ДАННЫЕ: максимальная скорость – 198 км/ч, разгон до 100 км/ч – 9,9 с, средний расход топлива – 7 л/100 км, длина×ширина×высота – 4020×1720×1245 мм, объем багажника – 150 л.

Audi A3 Cabriolet



Большинство конкурентов отдает предпочтение более практичным жестким крышам, но «Ауди» продолжает делать машины с матерчатым верхом. Ведь последние занимают куда меньше места, легче и дешевле. Да и дизайнерам не приходится раздувать корму. При этом тканевая «кепка» мало в чем уступает железной, обладая достойной тепло- и звукоизоляцией. К примеру, при скорости 140 км/ч уровень шума выше всего лишь на 1 дБ по сравнению с хэтчбеком – во многом благодаря трехслойной конструкции крыши. Складывается верх за какие-то 9 с, поднимается на 2 с дольше. Бензиновые двигатели объемом 1,8 л (160 л.с.) и 2,0 л (200 л.с.) оснащены непосредственным впрыском топлива и турбонаддувом. Базовая коробка передач – 6-ступенчатая МКП, за доплату ее заменят автоматизированной S tronic с двойным сцеплением. Тест – ЗР, 2008, № 4.


от 1 253 500 рублей


24 месяца без ограничения пробега

12 месяцев или 15 000 км

СИЛОВОЙ АГРЕГАТ: бензиновый 1,8 л, 160 л.с., М6, передний привод.

ОБЩИЕ ДАННЫЕ: максимальная скорость – 220 км/ч, разгон до 100 км/ч – 8,2 с, средний расход топлива – 6,7 л/100 км, длина×ширина×высота – 4238×1765×1424 мм, объем багажника – 260–675 л.

BMW 1 Series Convertible



У «единички» азартная управляемость, выделяющая машины баварской компании. В движение автомобиль приводит один из шести двигателей, в числе которых два дизельных. В базе каждый агрегатируют исключительно с 6-ступенчатой механикой. За 68 800 рублей для всех модификаций, кроме самой мощной 306-сильной 135i, предлагают автомат Steptronic с таким же количеством передач. Для топовой версии предусмотрена 7-ступенчатая АКП с двумя сцеплениями, ее стоимость 125 885 рублей. Набор стандартного оборудования весьма обширен. К примеру, на все автомобили устанавливают климат-контроль со специальным «кабриолетным» режимом, который регулирует «погоду» в зависимости от скорости движения, температуры окружающей среды и интенсивности солнечного излучения. Тест – ЗР, 2008, № 4.


от 1 260 000 рублей


24 месяца без ограничения пробега


зависит от условий эксплуатации

СИЛОВОЙ АГРЕГАТ: бензиновый 2,0 л, 136 л.с., М6, задний привод.

ОБЩИЕ ДАННЫЕ: максимальная скорость – 208 км/ч, разгон до 100 км/ч – 9,9 с, средний расход топлива – 7,9 л/100 км, длина×ширина×высота – 4360×1748×1411 мм, объем багажника – 260–305 л.

Audi TT Roadster



Незаурядность «Ауди-ТТ» проявляется во всем, идет ли речь о внешности, интерьере или ездовых качествах. С матерчатым складывающимся верхом, традиционным для марки, автомобиль еще привлекательнее. Его кузов на 58% состоит из алюминия, благодаря чему кабриолет тяжелее купе всего на 35 кг. Помимо базового бензинового двигателя 1,8 л (160 л.с.), предлагают 200-сильный 2-литровый. Оба хорошо знакомы по другим моделям концерна. Машины с более мощным мотором оснащают фирменной системой полного привода quattro. На тех, кому этого мало, рассчитаны экстремальные модификации TTS (272 л.с.) и TTRS (340 л.с.). В обоих случаях момент от двигателя также передается на все колеса. За подобные болиды придется выложить от 2 425 000 и от 2 751 900 рублей соответственно. Тест – ЗР, 2010, № 9.


1 622 200 рублей


24 месяца без ограничения пробега


12 месяцев или 15 000 км

СИЛОВОЙ АГРЕГАТ: бензиновый 1,8 л, 160 л.с., М6, передний привод.

ОБЩИЕ ДАННЫЕ: максимальная скорость – 223 км/ч, разгон до 100 км/ч – 7,4 с, средний расход топлива – 6,9 л/100 км, длина×ширина×высота – 4178×1952×1358 мм, объем багажника – 250–700 л.



BMW 3 Series Convertible

С поднятой крышей автомобиль почти полностью повторяет купе, но баварцы называют его исключительно кабриолетом. И особенно это подчеркивают, утверждая, что классическое купе в их гамме тоже есть. В прошлом году открытую версию слегка модернизировали. В движение модель приводит один из трех бензиновых двигателей: 2,0 л (156 л.с.), 2,5 л (218 л.с.) и 3,0 л (306 л.с.). Так же, как «единички», в базе машины оснащают механической коробкой передач, за автоматы придется доплатить. Не обошлось и без необычных опций. К примеру, можно заказать кожаную обивку сидений, отражающую инфракрасные лучи. За счет этого она меньше нагревается. Любителям горячих версий адресуют 420-сильную модификацию М3, готовую разменять первую сотню за 5,3 с. Ее стоимость, 3 588 000 рублей, наглядно отражает незаурядные динамические способности. Тест – ЗР, 2010, № 8.


от 1 750 000 рублей


24 месяца без ограничения пробега


зависит от условий эксплуатации

СИЛОВОЙ АГРЕГАТ: бензиновый 2,0 л, 156 л.с., М6, задний привод.

ОБЩИЕ ДАННЫЕ: максимальная скорость – 216 км/ч, разгон до 100 км/ч – 10,1 с, средний расход топлива – 8,2 л/100 км, длина×ширина×высота – 4580×1782×1384 мм, объем багажника – 210–350 л.

Audi A5 Cabriolet



«Пятерка» с мягким верхом дебютировала в 2008 году и пришла на смену кабриолету на базе «Ауди-А4». В автомобиле с комфортом разместятся четыре взрослых пассажира. Багажник при этом вмещает 320 л скарба, а если сложить задние сиденья, то и все 750 л. Моторная гамма насчитывает четыре варианта: бензиновые агрегаты объемом 2,0 л (180 или 211 л.с.) и 3,2 л (265 л.с.), а также 3-литровый дизельный мощностью 240 л.с. Все машины, кроме самой слабой, могут иметь постоянный полный привод. На заказ А5 оснастят фирменной системой Audi drive select, которая позволяет менять настройки двигателя, трансмиссии, рулевого управления, амортизаторов, заднего дифференциала – в зависимости от ваших предпочтений. Помимо этого, в шоу-румах встречается заряженная модификация S5 с 333-сильным 3-литровым бензиновым мотором и полным приводом (от 2 938 400 рублей). Тест – ЗР, 2009, № 5.


от 1 932 500 рублей


24 месяца без ограничения пробега


12 месяцев или 15 000 км

СИЛОВОЙ АГРЕГАТ: бензиновый 2,0 л, 180 л.с., вариатор, передний привод.

ОБЩИЕ ДАННЫЕ: максимальная скорость – 219 км/ч, разгон до 100 км/ч – 8,9 с, средний расход топлива – 7,4 л/100 км, длина×ширина×высота – 4625×2020×1383 мм, объем багажника – 320–750 л.

BMW Z4 Roadster



Родстер Z4 предыдущего поколения выглядел довольно агрессивно и брутально, что нравилось далеко не всем. Серьезно обновленная модель 2009 года намного дружелюбнее. Неудивительно, ведь дизайн экстерьера и интерьера разрабатывали женщины. Автомобиль подрос в длину и ширину, хотя колесная база осталась прежней, но главное – мягкий тент заменили складной жесткой крышей. В двухместном салоне наконец появилась система iDrive. На машину устанавливают двигатель объемом 2,5 л (204 л.с.) или 3,0 л (258, 306 и 340 л.с., в зависимости от модификации). Коробки передач: 6-ступенчатая механическая или 7-ступенчатый автомат (для всех версий, кроме самой мощной, – опция за 86 800 рублей). Для заказа доступна адаптивная спортивная М-подвеска (входит в стандартное оснащение топовой модификации). Ее отличает уменьшенный на 10 мм клиренс (для понижения центра тяжести) и возможность менять жесткость амортизаторов.

 от 1 961 300 рублей

 24 месяца без ограничения пробега

 зависит от условий эксплуатации

СИЛОВОЙ АГРЕГАТ: бензиновый 2,5 л, 204 л.с., М6, задний привод.

ОБЩИЕ ДАННЫЕ: максимальная скорость – 242 км/ч, разгон до 100 км/ч – 6,6 с, средний расход топлива – 8,5 л/100 км, длина×ширина×высота – 4239×1790×1291 мм, объем багажника – 180–310 л.

Volvo C70



Хотя в названии модели присутствует индекс 70, купе-кабриолет не имеет ничего общего с универсалом V70, поскольку построен на базе более компактной S40. После пяти лет выпуска провели рестайлинг, и с прошлого года у нас продают обновленные машины. Скандинавы не ограничились «макияжем» и существенно изменили «черты лица». Отныне передняя часть выполнена в стиле последних моделей компании – XC60 и S60. Задние фонари получили светодиоды. Предложены новые материалы отделки. Техническая начинка осталась без изменений. Ныне к нам завозят только самые мощные автомобили, с 2,5-литровым 230-сильным двигателем, который состыковывают исключительно с 5-ступенчатой автоматической коробкой передач, – отсюда и цена. Для «Вольво» предлагают огромный список опций, в который, помимо прочего, входят фирменные системы вызова помощи Volvo On Call и слежения за мертвыми зонами BLIS.

 от 1 974 900 рублей

 24 месяца без ограничения пробега

 12 месяцев или 20 000 км

СИЛОВОЙ АГРЕГАТ: бензиновый 2,5 л, 230 л.с., А5, передний привод.

ОБЩИЕ ДАННЫЕ: максимальная скорость – 235 км/ч, разгон до 100 км/ч – 8 с, средний расход топлива – 9,4 л/100 км, длина×ширина×высота – 4615×1836×1400 мм, объем багажника – 200–404 л.

Mercedes-Benz SLK



Третье поколение купе-кабриолета SLK только-только появилось в салонах дилеров. Внешность новинки дизайнеры изменили кардинально: отныне автомобиль не похож на формульный суперкар SLR, а скорее подражает эффектному SLS AMG. Появилась возможность вместо обычной крыши заказать поликарбонатный прозрачный колпак или полноценную стеклянную электрохромную крышу Magic Sky Control, способную менять свою прозрачность. Пока под капот устанавливают только бензиновые двигатели объемом 1,8 л (184 или 204 л.с.) либо 3,5 л (305 л.с.). К концу года ждем и более мощные модификации. Самый слабый мотор трудится в паре с 6-ступенчатой механикой, но в качестве опции для него предлагают автомат, у которого на ступень больше. Остальные агрегаты оснащают АКП в базе. По заказу штатную подвеску заменят более жесткой (со спортивными пружинами и амортизаторами) или электронно-управляемой. Тест – в этом номере ЗР.

 от 1 990 000 рублей

 24 месяца без ограничения пробега

 12 месяцев или 15 000 км

СИЛОВОЙ АГРЕГАТ: бензиновый 1,8 л, 184 л.с., М6, задний привод.

ОБЩИЕ ДАННЫЕ: максимальная скорость – 240 км/ч, разгон до 100 км/ч – 7,3 с, средний расход топлива – 6,4 л/100 км, длина×ширина×высота – 4134×1817×1303 мм, объем багажника – 225–335 л.

Lexus IS 250 C



Построенный на базе седана двухдверный купе-кабриолет смотрится очень элегантно. Задняя часть не выглядит раздутой и чужеродной, хотя в ней прячется трехсекционная складная жесткая крыша. Для понижения центра тяжести она изготовлена из алюминия. Модель впервые представили на автосалоне в Париже в 2008 году, но наши дилеры начали принимать заказы только в 2010-м. Двигатель единственный: V-образная «шестерка» объемом 2,5 л (208 л.с.). Трудится она в паре с безальтернативной 6-ступенчатой автоматической коробкой передач. Комплектаций всего две, но очень щедрые. Уже в базовой получите внушительный набор «интеллектуальных» помощников, полный электропакет, кожаный салон, биксеноновые фары и т. д. Более продвинутую версию дополняют: камера заднего вида, навигация, аудиокомплекс премиум-класса, система бесконтактного доступа и т. д.

 от 2 258 500 рублей

 36 месяцев или 100 000 км

 12 месяцев или 10 000 км

СИЛОВОЙ АГРЕГАТ: бензиновый 2,5 л, 208 л.с., А6, задний привод.

ОБЩИЕ ДАННЫЕ: максимальная скорость – 210 км/ч, разгон до 100 км/ч – 9 с, средний расход топлива – 9,3 л/100 км, длина×ширина×высота – 4635×1800×1415 мм, объем багажника – 165–420 л.

Infiniti G37 Cabrio



Еще одна модель, очень долго добиравшаяся до России. Показали ее еще в конце 2008-го, но только в прошлом году купе-кабриолет с жесткой крышей наконец появился у нас. Ничего удивительного, ведь автомобиль создавали для американского рынка. Альтернативы 3,7-литровому двигателю в 333 л.с. (он наделяет G37 незаурядной динамикой), как и автоматической 7-ступенчатой коробке передач, не предусмотрено. Комплектация, по сути, тоже единственная. Она включает в себя практически все, что положено кабриолету такого статуса и стоимости, будь то эксклюзивная аудиосистема или активный круиз-контроль. За дополнительные 25 000 рублей предлагают особую отделку салона. Вариантов два: кожа серо-голубого цвета в сочетании с алюминием, текстурированным под японский шелк, или кожа красного цвета с кленовым деревом того же колера. Тест – ЗР, 2010, № 8.

 от 2 499 000 рублей

 36 месяцев или 100 000 км

 6 месяцев или 10 000 км

СИЛОВОЙ АГРЕГАТ: бензиновый 3,7 л, 333 л.с., А7, задний привод.

ОБЩИЕ ДАННЫЕ: максимальная скорость – 250 км/ч, разгон до 100 км/ч – 6,4 с, средний расход топлива – 11,6 л/100 км, длина×ширина×высота – 4660×1850×1400 мм, объем багажника – 70–333 л.

Mercedes-Benz E-Klasse Cabriolet



Автомобиль дебютировал в прошлом году на автосалоне в Детройте, сменив открытый CLK. Крыша по-прежнему матерчатая. В салоне четыре полноценных места для седоков. Ветрозащитный экран отныне электрифицирован и выезжает из тайника за спинкой заднего дивана. Также впервые кабриолет из Штутгарта оснащен боковыми подушками безопасности, которые вмонтированы в верхние части дверей. Для новинки можно заказать фирменную систему Airscarf («воздушный шарф»), а также впервые представленную систему Aircap («воздушная шапка»). Последняя с помощью электропривода поднимает специальный спойлер над верхней кромкой ветрового стекла, и он направляет набегающие воздушные потоки поверх салона, что значительно повышает комфорт. На выбор – два бензиновых двигателя: 1,8 л (204 л.с.) и 3,5 л (272 л.с.). Оба агрегатируют с АКП. Тест – ЗР, 2010, № 2.

 от 2 550 000 рублей

 24 месяца без ограничения пробега

 12 месяцев или 15 000 км

СИЛОВОЙ АГРЕГАТ: бензиновый, 1,8 л, 204 л.с., А5, задний привод.

ОБЩИЕ ДАННЫЕ: максимальная скорость – 240 км/ч, разгон до 100 км/ч – 7,8 с, средний расход топлива – 8,2 л/100 км, длина×ширина×высота – 4698×1786×1398 мм, объем багажника – 300–390 л.

Porsche Boxster



Автомобиль создавали как более легкую, компактную и, самое главное, доступную альтернативу 911-й модели. Именно он помог компании, которая в середине 1990-х годов стояла на грани банкротства, выбраться из финансовой ямы. Предыдущие открытые «порше» обычно перекраивали из купе, но «Бокстер», в отличие от них, изначально разрабатывался как кабриолет. Конструкция сочетает в себе среднемоторную компоновку и такие фамильные черты, как оппозитный мотор и отточенная управляемость. За спинами водителя и пассажира – бензиновый 2,9-литровый двигатель мощностью 255 л.с. В базе он трудится в паре с 6-ступенчатой МКП, вместо которой можно заказать преселективный автомат с двумя сцеплениями, доплатив 141 259 рублей. Есть еще модификации с довесками S и S Black Edition в названии. Их, помимо специальной отделки, отличают более мощные моторы и существенно более высокие цены. Тест – ЗР, 2009, № 3.

 от 2 747 000 рублей

 24 месяца без ограничения пробега

 12 месяцев или 15 000 км

СИЛОВОЙ АГРЕГАТ: бензиновый 2,9 л, 255 л.с., М6, задний привод.

ОБЩИЕ ДАННЫЕ: максимальная скорость – 263 км/ч, разгон до 100 км/ч – 5,9 с, средний расход топлива – 9,4 л/100 км, длина×ширина×высота – 4342×1801×1292 мм, объем багажника – 280 л.

BMW 6 Series Convertible



Новое поколение модели представили широкой публике в начале этого года на автосалоне в Детройте. По сравнению с предшественницей новинка подорожала в среднем на 200 000 рублей. Это связано, скорее всего, с тем, что пока автомобили оснащают только мощными двигателями объемом 3,0 (320 л.с.) и 4,4 л (407 л.с.). Крутящий момент от них на колеса передается через новую быстродействующую 8-ступенчатую коробку передач. Особое внимание инженеры уделили топливной экономичности: средний расход 3-литровой модификации – 7,9 л/100 км. Позже моторную гамму обещают дополнить дизелями. Не обошлось и без инновационных технологий. К примеру, на кабриолеты устанавливают систему «старт-стоп», динамическую регулировку жесткости амортизаторов, курсового обзора и даже прибор ночного видения. В салоне считывать показания приборов помогает проекционный дисплей последнего поколения.

 от 3 860 000 рублей

 24 месяца без ограничения пробега

 зависит от условий эксплуатации

СИЛОВОЙ АГРЕГАТ: бензиновый 3,0 л, 320 л.с., А8, задний привод.

ОБЩИЕ ДАННЫЕ: максимальная скорость – 250 км/ч, разгон до 100 км/ч – 5,7 с, средний расход топлива – 7,9 л/100 км, длина×ширина×высота – 4894×1894×1365 мм, объем багажника – 300–350 л.

Mercedes-Benz SL



Автомобили с таким индексом значатся в модельном ряду компании с середины 50-х годов прошлого века. Последнее поколение представили в 2001-м. За время выпуска кабриолет пережил уже два рестайлинга, последний датирован 2008 годом. Обновления носили в основном косметический характер. Аббревиатура SL расшифровывается как «спортивный, легкий», хотя со второй частью сложно согласиться: даже базовая версия весит 1825 кг. Правда, на динамику вряд ли будете жаловаться: стандартная V-образная 3,5-литровая «шестерка» выдает 316 л.с. и разгоняет автомобиль до 100 км/ч за 6,2 с. Другие два агрегата объемом 5,5 л имеют уже по 8 и 12 цилиндров, а их мощность составляет 388 и 517 л.с. соответственно. Каждый из двигателей состыковывают с АКП: первые два – с 7-ступенчатой, последний – с 5-ступенчатой. Особняком стоит версия SL 63 AMG. Ее отличают аэродинамический обвес и 6,2-литровый V8 (525 л.с.) под капотом.

 от 4 600 000 рублей

 24 месяца без ограничения пробега

 12 месяцев или 15 000 км

СИЛОВОЙ АГРЕГАТ: бензиновый 3,5 л, 316 л.с., А7, задний привод.

ОБЩИЕ ДАННЫЕ: максимальная скорость – 250 км/ч, разгон до 100 км/ч – 6,2 с, средний расход топлива – 9,9 л/100 км, длина×ширина×высота – 4562×1820×1317 мм, объем багажника – 235–339 л.

Jaguar XK



Последнее поколение одного из ярчайших представителей класса «гран туризмо» явили миру в 2006 году. Через три года представителя «семейства кошачьих» обновили: подретушировали внешность, предложили новые материалы отделки. Но главное – на смену уставшему 300-сильному двигателю объемом 4,2 л пришла 5-литровая V-образная «восьмерка» мощностью 385 л.с. На спортивные модификации XKR и XKR-S устанавливают этот же мотор с приводным нагнетателем, что позволяет снимать с него 510 л.с. в первом случае и 550 л.с. во втором. Коробка передач исключительно автоматическая, с шестью ступенями. Для уменьшения веса кузов изготовлен из алюминия. Отделка салона удовлетворит искушенных эстетов: предлагают несколько сортов и колеров кожи тончайшей выделки, панели из различных пород дерева. Даже цвет крыши можно выбрать из четырех, гармонирующих с окраской кузова. Тест – ЗР, 2009, № 3.

 от 4 770 000 рублей

 36 месяцев без ограничения пробега

 6 месяцев или 12 000 км

СИЛОВОЙ АГРЕГАТ: бензиновый 5,0 л, 385 л.с., А6, задний привод.

ОБЩИЕ ДАННЫЕ: максимальная скорость – 250 км/ч, разгон до 100 км/ч – 5,6 с, средний расход топлива – 11,2 л/100 км, длина×ширина×высота – 4794×1892×1322 мм, объем багажника – 200–330 л.

«Опель-Корса» vs. «Ситроен-С3»

Городские автомобили В-класса в нашей стране год от года набирают популярность. **Павел Леонов** сравнил двух ярких представителей этого сегмента. Фото **Константина Якубова**.



Последнее поколение «Корсы» представили в 2006-м. В прошлом году малышку модернизировали: увеличили мощность двигателей, одновременно сделав их более экономичными и экологичными, изменили характеристики подвески и настройки рулевого управления. Тогда нововведения коснулись только техники. В этом году освежили и внешность – оформили переднюю часть в духе последних моделей компании. Пересмотрели комплектации и предложили новое оборудование.

Посвежевшая «Корса» обрела вторую молодость, но превзойти «француженку» в номинации «Дизайн и стиль» ей трудно. А так как в этом классе главной при выборе часто становится внешность – победа за С3.

У нас как – чем больше твой автомобиль, тем ты круче. Но когда кругом вечные пробки, не хватает мест для парковки, а цены на топливо постоянно растут, жители крупных городов все чаще осознают, что для поездок по лабиринтам мегаполиса (как правило, в одиночестве) не обязательно владеть прожорливым мастодонтом – проще и дешевле перемещаться на менее громоздком транспорте. Отсюда и спрос на компактные авто.



«Ситроен» дебютировал в 2009 году, поэтому молод и свеж. Его главный козырь – конечно же, дизайн. Оригинальности и экспрессии здесь куда больше, чем у представителя немецкой школы. В салоне глаз радуется не меньше. Стиль чувствуется во всем, будь то панель приборов или центральная консоль. Материалам отделки и вовсе позавидуют автомобили более дорогих и старших классов. Объяснение простое: по части внутренностей машина унифицирована с представителем новой премиальной линейки компании – моделью DS3.

«Опель-Корса» | «Ситроен-С3»

КУЗОВА И КОМПЛЕКТАЦИИ

«Опель» продают с кузовами двух типов: 3- и 5-дверный хэтчбеки. Машины, у которых на две двери больше, на 10 000 рублей дороже. У «Ситроена» такого выбора нет – только 5-дверный хэтчбек. Поэтому для более объективного сравнения сосредоточимся на этом кузове.

пятидверный хэтчбек



трехдверный хэтчбек





пятидверный хэтчбек



Характеристики и уровень оснащения у выбранных автомобилей весьма схожи. Верно это и для цен. Боевая ничья с небольшим реверансом в сторону «Ситроена».

«Опель-Корса»

«Эссентиа»



от **480 000** рублей

«Корсу» в начальной комплектации покупают редко. Здесь есть ABS, подушки безопасности для водителя и переднего пассажира, зеркала (в цвет кузова) с электроприводом, регулируемые по высоте водительское сиденье и руль, ЦЗ, сигнализация и т. д., но нет кондиционера и «музыки». Явный недобор для машины стоимостью почти полмиллиона рублей. Отсутствующие позиции можно заказать в качестве опций, доплатив минимум **36 000** рублей. Еще один аргумент против – безальтернативный и самый дохлый моторчик объемом 1,0 л и мощностью 65 л.с., причем исключительно с 5-ступенчатой механической коробкой. Для прекрасной половины человечества это звучит как приговор, остальных тоже в восторг не приводит.

«Энджой»



от **525 000** рублей

Машины в этом исполнении не сильно отличаются от предыдущих. Они богаче лишь на передние электростеклоподъемники, отделанный кожей рычаг коробки передач и прочие мелочи. Стальные колеса здесь больше на дюйм (15"). Кондиционера и «музыки» тоже нет, но их можно докупить в составе пакета уже за **28 000** рублей. Существенно расширяется список других опций. Но главное – базовый мотор больше на 200 кубиков и выдает 85 л.с. Его агрегатируют с 5-ступенчатыми коробками передач – механической или роботизированной «Изитроник» (плюс 20 000 рублей). Доступен также 1,4-литровый 100-сильный агрегат в паре с МКП или традиционным автоматом с четырьмя передачами. Учитывая, что малышек эксплуатируют преимущественно в городе, без колебаний выбираем автоматизированную трансмиссию. Причем с классическим гидротрансформатором, ведь робот пока еще далек от совершенства. Выкладываем **40 000** рублей.

«Ситроен-С3»

«Динамик»



от **498 000** рублей

«Ситроен» в базе оснащен щедрее: фронтальные подушки безопасности, ABS, системы распределения тормозных усилий (REF), помощи при экстренном торможении (AFU), крепления «изофикс» на задних сиденьях, электрифицированные передние стеклоподъемники и зеркала, бортовой компьютер, центральный замок, 15-дюймовые стальные колеса и т. д. За кондиционер и CD/MP3-магнитолу с шестью динамиками и управлением с подрулевого блока нужно доплатить **40 000** рублей (26 000 и 14 000 рублей соответственно). Альтернативы 1,4-литровому двигателю (75 л.с.) с механической пятиступкой не предусмотрено. Такой тандем устроит лишь сторонников неспешной езды. Мы же следуем дальше.

«Тенденс»



от **543 000** рублей

Здесь в случае аварии седоков оберегают и боковые подушки безопасности. Добавляются передние противотуманки, регулируемое по высоте сиденье водителя, ароматизатор воздуха, кондиционер, аудиосистема и т. д. Выбор двигателей расширен за счет агрегатов 1,4 л, 95 л.с. (36 000 рублей) и 1,6 л, 120 л.с. (**72 000** рублей). Первый стыкуют с механической или роботизированной коробкой передач (еще **20 000** рублей), второй – только с традиционным автоматом. В пользу первого двигателя говорят меньший транспортный налог, более доступная страховка и достаточная для повседневной эксплуатации мощность. За второй голосует цена, ведь разница между автоматизированными версиями составит всего 16 000 рублей. Ну где вы еще найдете такую доплату за довесок в 25 сил и АКП? И пусть она всего с четырьмя ступенями, не самая современная и расторопная – за такие деньги закроем на это глаза.

Наш выбор – 615 000 рублей

«Опель-Корса» | «Ситроен-С3»

«Опель-Корса»

«Колор Эдишн»



от **575 000** рублей

Любители быть в центре внимания, радуйтесь! Недавно появилась комплектация, которая выделит вашу «Корсу» из толпы подобных. Ее отличают: тонированные фары и задние стекла, насадка на выхлопную трубу, легкосплавные 16-дюймовые колеса, противотуманные фары и дополнительные цвета кузова. Крышу и диски по вашему желанию окрасят в черный цвет или нанесут на автомобиль полосы. У таких версий занижена подвеска, изменены настройки в угоду лучшей управляемости. Интерьер отличают специальная отделка передней консоли, спортивные сиденья, накладки на педали. Под стать внешности и оснащение: климат-контроль, обогрев передних сидений и руля; аудиосистема, воспроизводящая форматы CD и MP3, с семью динамиками и т. д. Здесь же появляется возможность заказать самый мощный двигатель — 1,6 л (150 л.с.) — с 6-ступенчатой механикой.

Наш выбор – 615 000 рублей

«Космо»



от **585 000** рублей

В топовой версии производитель добавляет боковые подушки и шторки безопасности, обогрев зеркал, круиз-контроль, бортовой компьютер и т. д. Но вместо климат-контроля вы получите обычный кондиционер, «музыку» без MP3 с четырьмя колонками и стальные 16-дюймовые колеса. Набор силовых агрегатов тот же. Взвесив за и против, мы остановились на предыдущей модификации. Пускай там два эйрбега вместо шести – недостающие можно докупить. То же касается и других опций.

«Ситроен-C3»

«Эксклюзив»



от **579 500** рублей

Внеся в кассу дополнительно **36 500** рублей, можете рассчитывать на панорамное ветровое стекло, центральный подлокотник между передними сиденьями, климат-контроль с угольным фильтром, хромированные элементы оформления внешности, тонированные задние стекла, велюровую отделку салона, на дюйм большие колеса и расширенный список опций. Казалось бы, переплата за такой набор не столь уж и велика, но особой необходимости в нем нет. К тому же работа климатической установки на машинах данного класса далека от идеала, хромированное покрытие требует постоянного ухода, а панорамное стекло быстро пачкается и теряет свою привлекательность. Те же, кто не представляет себе автомобиль без этих наворотов, могут докупить их по отдельности. Под капот устанавливают моторы и коробки передач, доступные для предыдущей комплектации.

Нынче на оба автомобиля производители предлагают скидки. Так, при покупке «Корсы» сэкономите **15 000** рублей. Французы пошли дальше: C3 нынешнего года выпуска дешевле на **29 000** рублей, а прошлого – на **49 000** (правда, таких экземпляров почти не осталось, поэтому их в расчет не берем). Получается, что за выбранный «Опель» нужно заплатить **600 000**, а за «Ситроен» – **586 000** рублей.

1 И там и там аудиосистемой можно управлять дистанционно: кнопками на руле или с подрулевого блока. 2 Противотуманные фары положены обоим автомобилям в выбранных комплектациях, а литые колеса только «Опелю», у «Ситроена» – штампованные диски, прикрытые колпаками. 3 У «немки» электрифицированы лишь передние стеклоподъемники, у «француженки» – все. 4 В «Корсе» за погоду отвечает климатическая установка, в C3 – кондиционер.



«Опель-Корса»



«Ситроен-C3»

«Опель-Корса»

«Ситроен-С3»

ОПЦИИ

Немцы для «Корсы» предлагают огромный выбор опций:

фронтальные и боковые подушки безопасности .... **19 000** рублей,
система динамической стабилизации ESP .... **12 500** рублей,
центральный подголовник на заднем диване .... **700** рублей,
обогрев зеркал .... **5000** рублей,
датчики света и дождя .... 5000 рублей,
датчики парковки сзади .... 11 000 рублей,
люк с электроприводом .... 25 000 рублей,
система адаптивного освещения .... 10 000 рублей,
держатель FlexFix для перевозки спортинвентаря .... 26 000 рублей,
навигационная система .... 24 000 рублей,
17-дюймовые легкосплавные колеса .... доплата 5000 рублей и т. д.

Помимо этого, можно заказать специальные пакеты, сформированные производителем:

Technic (бортовой компьютер, круиз-контроль) .... 8000 рублей,
OPC Line I (накладки порогов, задний спойлер) .... 33 500 рублей.

Мы решили на безопасности не экономить, поэтому галочками отметили ESP, подушки, задний подголовник. Стиснув зубы из-за дороговизны, добавляем в этот список обогрев зеркал. В наших условиях это не блажь, к тому же данная позиция опять-таки влияет на безопасность. Задний парктроник по такой цене заказать рука не поднялась.

«Корсу» куда проще подстроить под себя за счет обилия опций, поэтому чаша весов склоняется в ее сторону.

Для «Ситроена» список дополнительного оборудования куда скромнее:

отделка сидений велюром и подогрев сидений .... 10 000 рублей,
климат-контроль с угольным фильтром .... 12 000 рублей,
панорамное ветровое стекло .... 16 000 рублей,
дополнительная гарантия на 12 месяцев или 45 000 км .... **8690** рублей.

Систему стабилизации можно докупить за **15 000** рублей только в топовой версии «Эксклюзив», как и задний парктроник (**10 000**), Hi-Fi-аудиосистему с сабвуфером (**25 000**), датчики света и дождя, электрохромное зеркало заднего вида, боковые шторки безопасности, круиз-контроль (за всё **15 000**) и т. д. Жаль, что для выбранной нами комплектации этого не предлагают, ведь последний пакет и ESP за эти деньги мы бы взяли. А так остановились лишь на сервисном договоре: годовая гарантия, по стоимости сопоставимая с очередным ТО у московского дилера, – просто подарок. Хотите, чтобы кузов заблестел металликом, – раскошельтесь еще на **10 000** рублей. За окраску «Опеля» обычной эмалью попросят **6000**, а за блестящую или двухцветную – **9000** рублей.

637 200 рублей

594 690 рублей

В итоге выбранный «Опель» с опциями стоит 637 200, а «Ситроен» – 594 690 рублей. «Немец» хотя и оказался дороже на 42 510 рублей, но лучше оснащен средствами безопасности. Переплата того стоит. К тому же «Корсу» можно сделать непохожей на других, а в классе, где эмоции часто берут верх над практичностью, это порой оказывается решающим. За индивидуальность многие готовы приплатить.

«Опель-Корса» – наш выбор!

ПАРНОЕ КАТАНИЕ

Выбрать автомобиль для молодоженов – такое маленькое, но очень ответственное поручение выпало **Максиму Приходько**. Кадры в семейный альбом сделал **Александр Кульнев**.

Каких только семейных авто у нас не было в этой рубрике за прошедшие годы: «каблучки», седаны, вэны и джипы. Читатели традиционно выбирали себе будущий транспорт с оглядкой на жен, детей и бабушек. Сейчас все эти вводные нам не мешали, так как у молодой семьи Артемовых – Маши и Алексея – пока нет детей, бассет-хаунда и подворья на шести сотках.

Первый семейный автомобиль должен запомниться на всю жизнь, решили мы с коллегами. Вначале отмели универсалы, пикапы и другие монстрообразные конструкции. Скучные седаны и гиперсемейные микроавтобусы нам тоже не приглянулись – ребятам они пока ни к чему. В ходе жаркой дискуссии, построенной на личных молодоженских воспоминаниях, как-то незаметно пришли к тому, что коли наших героев двое, то и авто должно быть рассчитано на двоих. Купе! Точно, вот что нам (им) надо! Непременно красного цвета, в меру мощный мотор, кожаный салон и автомат – как в кино про первый медовый месяц. На все про все отмерили 800 000 рублей. Потратить больше на такой аппарат, конечно, можно, но ради чего? Лучше уж добавить деньжат и купить однушку в новостройке.

КВАРТАЛ НА ПРОВЕРКУ ЧУВСТВ

Не всякий западный автопроизводитель располагает в производственной гамме таким типом кузова, а вот АВТОВАЗ имеет! Модель «Лада-Приора Купе» стоит всего 408 300 рублей. Кондиционер, пара подушек, антиблокировочная система, подогрев сидений – в машине есть, кажется, всё, включая модный бордовый цвет. Исключая, однако, кожаный салон и автомат. Приятно, что отечественный завод следит за модой, но уж больно простецки выглядит это купе. На каждый день – да, но для романтичных поездок – с натяжкой.

Все-таки купе – это в первую очередь броская внешность. Скажем, как у нового «Рено-Меган». Жгучая машинка с двухлитровым мотором, вариатором, кожей и круиз-контролем тянет на 874 000 рублей. Все бы хорошо, но в свободной продаже такой машины нет, а заказ придется ждать от трех месяцев до полугода. А для чего купе в декабре? Нам надо сейчас.

Попробовали пройтись по другим «французам». Вот «Пежо» за свой 308 CC, купе-кабриолет с жесткой крышей, просит 1 173 000 рублей. Мотор объемом 1,6 л выдает 140 сил, есть коробка-автомат, кожаный



салон. Красиво, но дорого. Вдобавок за самый «купейный» в мире цвет попросили доплату: 12 700 рублей! К тому же требуемой машины в наличии не оказалось. Оревуар, камрады.

Ладно, не будем расстраиваться. Не одни потомки д'Артаньяна знают толк в автомобилях на двоих. На нашем рынке официально продается сразу два купе «Вольво», одно из которых, С30, нам должно подойти. Но вот незадача – автоматическая трансмиссия положена только двухлитровому мотору мощностью 145 сил, а кожа встречается лишь в самой дорогой версии, стоимостью свыше миллиона. И опять пресловутое «срок поставки – три месяца».

Не повезло со «шведами», повезет с «немцами»: «Фольксваген-Сирокко» – вот что нам нужно! По всем повадкам настоящее купе: мощное, стильное, броское. Вдобавок модель относительно недавно появилась на рынке. А за алый оттенок тут просят всего 4700 рэ. И летать бы нашим молодоженам по загородным дорогам с разрешенными 90 км/ч (современный мотор 1,4 л выдает 160 сил), но цена – 1 200 000 рублей – заставила нас отказаться. Остальные варианты оказались настолько дороги, что мы невольно вернулись к самому началу списка. Хотя постойте, мы как-то упустили из виду «корейцев». Точно, в гамме модели «КИА-Церато» есть купе! Да еще какое – с отдельным багажником, весьма нехилым по объему, двухлитровым двигателем, выдающим вполне приемлемые 150 сил, с автоматом. И цвета «пронзительно-красный». Но главное – двери у этой машины правильные, без рамок. И за всю эту красоту просят 819 900 рублей. Фантастика, да и только!

НА СЕДЬМОМ НЕБЕ

Машинка и впрямь хороша. Рассматриваешь – и понимаешь, что люди, ее проектировавшие, влюблены в свою работу. Как и положено в купейном деле, «Церато» короче одноименного седана на 50 мм, зато в машине предусмотрен задний диванчик и 440-литровый багажник. Модель стартует вообще с рекордных 709 000 рублей, правда, с менее мощным мотором и без автомата. Зато нашпиговывать всевозможными опциями корейскую купешку можно довольно долго, начиная с нарядных колес и заканчивая массой всевозможных систем



Объем багажника весьма приличный – 440 л. Если багаж более габаритный, чем пара парашютов, спинку заднего дивана можно сложить.

Водительское сиденье расположено высоко, рослые драйверы подпирают головой потолок. Выиграть можно лишь 5 мм, сдвинув шторку люка.

ИЗ ЧЕГО ВЫБИРАЛИ:


«Лада-Приора Купе» – 408 300 руб.


«Рено-Меган Купе» – 874 000 руб.


«Пежо-308 СС» – 1 178 000 руб.


«Вольво-С30» – 1 009 000 руб.


«Фольксваген-Сирокко» – 1 200 000 руб.


«КИА-Церато Куп» выступил даже в экзотической роли буксировщика самолета СМ-92 Т «Финист». Его масса – 1670 кг.

безопасности, подрулевыми лепестками автомата и большущим люком. Самый топ стоит 899 900 рублей – лучшее на сегодня предложение в классе, цена не заоблачная. Кстати, об облаках. Наши нынешние тест-пилоты нашли друг друга в буквальном смысле на небесах – оба увлекаются парашютным спортом. Собственно, и познакомились они на подмосковном аэродроме, где оба тренируются. Наша встреча была назначена там же.

Спустя десяток минут после охов и вздохов взяли с пары честное-пречестное слово, что спустя три дня они расскажут нам о машине всё. Кратко объяснив, что к чему, мы посмотрели, как прыгают парашютисты. Вроде и сила у нас есть, и воля, думали мы с фотокором, а силы воли добровольно покинуть самолет – нет.

Спустя три дня на редакционной парковке мы услышали от молодой пары всю правду про купе. Вначале о том, что понравилось: выглядит гораздо дороже, чем стоит, и это приятно. Колеса размерностью 215/45R17 позволяют уверенно съезжать на укатанную грунтовку. Автомат показался слегка задумчивым – впрочем, юность всегда нетерпелива. Алексей отметил, как пишут в околоавтомобильных журналах, острый руль. Багажник вместил в себя не только парашюты, но и маленький телевизор, большие пакеты с одеждой и том англо-русского словаря. Что понравилось в меньшей степени, так это малый ход лифта передних сидений (ребята высокие) и невозможность отрегулировать ремень безопасности по высоте. Не одобрили они и кожаный салон.


Двери этой машины самые настоящие купейные – без оконных рамок. А боковые динамики украшены цветомузыкой – улет!



В энергичных поворотах – а как иначе их проходить на таком авто! – супруга тест-пилота чувствовала себя неуютно. Глава семьи отметил, что конструкторы сэкономили на упоре капота – пользоваться им неудобно.

Впрочем, не будем лукавить, в целом нашим молодоженам «КИА-Церато Куп» очень понравился. Ребята они молодые, еще заработают на такую игрушку. Впрочем, к тому моменту им наверняка понадобится другая машина, более семейная. Дети, бассет-хаунд и дача, всё как у всех. И лишь пара парашютов в багажнике будет напоминать им о тех трех днях, которые они провели в компании «КИА-Церато Куп». **ЗР**

Благодарим руководство аэродрома «ФИНАМ – Большое Грызлово» за помощь в организации съемки.

Освобождая проход на заднее сиденье, переднее пассажирское подается вперед специальным рычажком. Правда, возвращаясь в первоначальное положение, оно ваших настроек не сохраняет.

На момент подготовки статьи машины с мотором 1,6 л были в наличии. Двухлитровую версию надо ждать всего месяц! На фоне конкурентов это сущие пустяки.

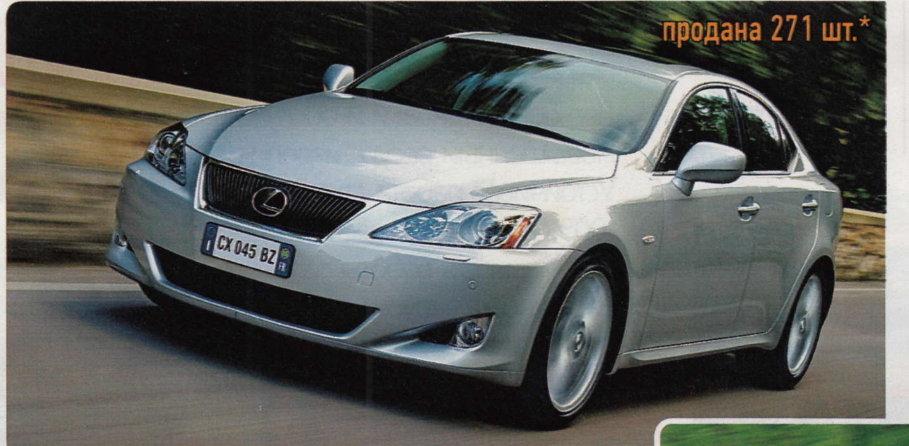


КАК СТАТЬ НЕЛИКВИДОМ

Спрос на авто стабильностью не отличается: одни расхватывают с автовозов еще на подъезде к салонам, другие подолгу пылятся на дилерских стоянках. В причины невостребованности некоторых моделей вникал **Павел Леонов**.

От провала на рынке не застрахован ни один производитель, ведь на продажи оказывают влияние различные факторы. История знает множество примеров, когда вполне удачная с разных точек зрения модель проваливалась на рынке и приносила компании лишь убытки. Весьма показателен случай с дочерней маркой «Эдсел», принадлежавшей «Форду». Автомобили под новым брендом разрабатывали в начале 50-х годов прошлого века, когда экономика США была на подъеме, но к моменту их выхода на рынок, в 1957 году, начался экономический спад. По замыслу, машинам отвели нишу между доступными «фордами» и более престижными «меркьюри». Но из-за просчетов маркетологов новички вынуждены были конкурировать с последними, хотя во многом им уступали. Не пошла на пользу мощная и продолжительная (пожалуй, даже затянутая) рекламная кампания: из-за завесы секретности ожидания потребителей оказались чрезмерно завышенными. И поэтому, когда в день премьеры почти два с половиной миллиона американцев пришли в салоны и увидели обычные автомобили, пускай с оригинальной внешностью, но частично унифицированные с теми же «фордами» и «меркьюри», это вызвало сильное разочарование.

А сейчас от канонического примера перейдем к историям из российского автомобильного бизнеса.



БЕДНОСТЬ – ПОРОК

Самый весомый аргумент в борьбе за покупателя – конечно же, цена. Особенно для наших соотечественников, искушенных и избалованных. Как бы ни был хорош «Лексус-IS 250», далеко не многие готовы заплатить за японский седан семейного класса минимум полтора миллиона рублей. Будь у него на капоте трехлучевая звезда или пропеллер с заветными буквами BMW, некоторые еще подумали бы, а так – надо быть обеспеченным фанатом марки или влюбленным в нее до беспамятства, чтобы решиться на покупку. К тому же у «Лексуса» всего один вариант двигателя, одна-единственная трансмиссия, невозможно заказать полный привод – аргументов уже хватает, чтобы уйти к немецкому конкуренту, который не экономит на сертификации всех интересных для потребителя версий. Примеров завышенной цены найдем массу, причем в самых различных классах. Зачастую именно неоправданные аппетиты продавца убивали спрос даже на изначально доступный автомобиль – так было в свое время с «Сузуки-Сплэш», «Тойотой-iQ», «Ауди-А2»...

С завышенной ценой «Лексусу-IS 250» тяжело конкурировать с аналогами других производителей...



...так же как и «Сузуки-Сплэш».

*В России за 2010 год.

ЖАЖДА – НИЧТО, ИМИДЖ – ВСЕ

Еще одна немаловажная составляющая успеха или, наоборот, неудачи – имидж. Китайские производители до сих пор не могут отхватить желанную долю рынка, хотя предлагают вполне доступные автомобили с достойным уровнем оснащения в самых разнообразных сегментах. Китайское изделие все еще ассоциируется с чем-то низкокачественным, а порой и откровенно поддельным. Поначалу машины из КНР такими и были – неудачные клоны известных моделей сыпались на глазах. С запчастями и сервисом то и дело возникали проблемы, а в независимых крэш-тестах эти авто могли конкурировать разве что с тележками из супермаркета. Сейчас китайский автопром серьезно подтянулся по многим направлениям, но осадочек, как говорят, остался.

С другой стороны, флагман «Фольксвагена» «Фаэтон» тоже оказался заложником имиджа. Компания, само название которой означает «народный автомобиль», всегда ориентировала свою продукцию именно на массового потребителя. В сознании людей это понятие закрепилось навечно. Но для какого народа сделан представительский седан за три с лишним миллиона рублей? И кто купит такую модель из соображений престижа? В мире большого бизнеса фраза «Я езжу на «Фольксвагене» вряд ли характеризует успешного человека. Другой аналогичный пример – «Хёндай-Экус».

Также весьма негативно влияют на продажи финансовые трудности фирмы-производителя. Сравните, сколько лет пять назад продавалось «саабов» или «крайслеров» и сколько их реализовали в прошлом году.

Довольно неутешительны и примеры перевывода устаревшей модели на рынок. Как правило, эти машины обходятся ненамного дешевле своих более новых и актуальных собратьев, поэтому «Шевроле-Вива» (он же «Опель-Астра» второго поколения), «Форд-Эскейп» (был когда-то «Мавериком»), «Мицубиси-Лансер Классик», «Волга-Сайбер» исчезли из прайс-листов почти так же быстро, как появились.



«Фольксваген-Фаэтон» – «страшно далекий от народа» лимузин за три с лишним миллиона рублей.

В прошлом году продано всего 65 вэнов «Крайслер-Гранд Вояджер», а в позапрошлом – и вовсе тридцать пять.

«Чери-Амулет» – типичный образчик для начального периода китайской экспансии.

*В России за 2010 год.

НИ ГРАММА ЛИШНЕГО

Следующий пункт – неоправданное ограничение комплектаций. К примеру, большинство японских фирм предлагает в России машины только с фиксированными наборами опций. Разве что цвет можно выбрать. С одной стороны, покупателю не приходится разбираться в обилии всевозможных вариантов и их сочетаний, с другой – это не позволяет оснастить автомобиль в соответствии с собственными пожеланиями. Еще одна крайность – скудный выбор двигателей и коробок передач или неоптимальное их сочетание. К примеру, дизельный кроссовер «Форд-Куга» в России поначалу предлагали лишь с механическими коробками передач (типично европейский вариант), тогда как нашим покупателям таких машин обязательно нужен автомат, – но его предложили только спустя пару лет. В итоге автомобиль оказался слабо востребованным в первые годы, когда он априори мог стать популярным – только благодаря новизне.

Другой пример – «Мазда СХ-9», среднеразмерный кроссовер с американского рынка. Он прошел минимальную адаптацию перед поставками в Россию, и в итоге покупатели так и не смогли понять, чем может привлечь дорогой вседорожник с жестким пластиком в отделке, простеньким оснащением и отсутствием ксенона (даже за доплату!). Здесь уже не оправдаешься тем, что на своем основном рынке, в США, такая машина минимум раза в полтора дешевле и поэтому оборудована соответственно. Кстати, упрощенность отделки – общая беда многих больших машин заокеанской направленности.



Большой и дорогой кроссовер с жесткими пластиком в салоне и довольно простым оснащением у нас не котируется.



Если бы автомат для «Форда-Куга» предложили раньше, по нашим улицам этих машин ездило бы куда больше.

*В России за 2010 год.

НЕ РОДИСЬ КРАСИВОЙ

Красота, привлекательность, яркость – факторы субъективные, но порой и они оказываются решающими при покупке. К примеру, «СанЙонг-Родиус» при всех своих достоинствах обрел совсем немного хозяев. А все из-за, мягко говоря, экстравагантной внешности. Злые языки даже прозвали его «уродиусом». Честно говоря, у этого корейского производителя есть и другие модели с сомнительной внешностью. Сюда же отнесем «Шевроле-Реццо», «КИА-Опирус», многие поделки китайских мастеров.

Это, разумеется, далеко не полное объяснение того, что возносит одни творения на автомобильный Олимп, а другие заставляет плестись в конце колонны. У каждого региона своя специфика, свои особенности и традиции, поэтому все чаще за вывод того или иного продукта на рынок отвечают местные маркетологи. Но и они не застрахованы от ошибок.





«Шевроле-Реццо».

«СанЙонг-Родиус».

А теперь вновь вернемся к «Эдселу». Некоторые эксперты называют еще одну, весьма специфичную причину провала – оформление радиаторной решетки, прозванной в народе «лошадиным хомутом». Феминистки посчитали ее неприличной и унижающей достоинство женщин и развернули целую кампанию протеста с демонстрациями возле салонов дилеров и их бойкотированием. Поистине, мелочей в маркетинге не бывает. ЗР



ЭНЕРГИЧНЫЙ «САНДЕРО»

«Рено» представила ограниченную серию «Сандеро» – «Энерджи». От обычных хэтчбеков ее отличают окрашенные зеркала, а также молдинги. Из других особенностей – стандартные противотуманные фары, новый дизайн колпаков. Внутри вас встретят эксклюзивная обивка сидений, руль, отделанный кожей, декор цвета матового хрома и аудиосистема с возможностью подключения внешних устройств и подрулевым джойстиком управления. В комплектацию входят: ГУР, кондиционер, регулировка руля по высоте и передние электростеклоподъемники. Двигатели – бензиновые, 1,6 л, мощностью 84 и 103 л.с. Первый работает в паре с 5-ступенчатой МКП, второй – с АКП, у которой на одну передачу меньше. Стоимость версий – 415 000 и 471 000 рублей соответственно.

КИТАЙСКИЙ РОБОТ



ТагАЗ начал выпускать «Вортекс-Тинго» (бывший «Чери-Тигго») с роботизированной 5-ступенчатой коробкой передач. В Таганроге надеются, что автоматизированный кроссовер привлечет больше покупателей, особенно женского пола. Двигатель остался прежним – 1,8 л (132 л.с.), привод – только на передние колеса. Цены на версии с роботом начинаются с 540 000 рублей, что на 40 000 рублей дороже модели с МКП.

ОПТОМ ВЫГОДНЕЕ

«Шкода» приготовила выгодное предложение для покупателей компактвэна «Румстер» в комплектации «Актив». Приобретая авто со специальным пакетом, включающим в себя климат-контроль, задние электростеклоподъемники, противотуманные фары, подогрев передних сидений, центральный подлокотник, дополнительные четыре динамика, круиз-контроль, многофункциональный дисплей, легкосплавные 15-дюймовые колеса, вы экономите от 31 100 до 33 200 рублей (в зависимости от выбранного силового агрегата) или 43% полной стоимости опций в розницу.



ПОВЗРОСЛЕВШАЯ МАЛЫШКА

КИА выставила в салонах новый «Пиканто». По сравнению с предшественником он прибавил 60 мм в длину, на 15 мм увеличилась колесная база – места внутри стало заметно больше. Особая гордость фирмы – новые двигатели объемом 1,0 л (69 л.с.) и 1,2 л (85 л.с.). Они расходуют в смешанном цикле 4,2 и 5,3 л на 100 км соответственно. Базовый мотор агрегатируют с механикой, более мощный – с автоматом. Кузов по-прежнему только пятидверный, но предусмотрено четыре комплектации. Для «Пиканто» доступны весьма редкие в этом классе опции: климат-контроль, система доступа без ключа, подогрев руля, люк с электроприводом, пуск двигателя кнопкой и т. д. Цена начинается с 354 900 рублей.



БОЛЬШЕ И ДЕШЕВЛЕ

«Хёндай» предложила новые комплектации для своего самого большого вседорожника ix55. За счет отказа от навигации, системы доступа без ключа, памяти настроек сидений, руля и зеркал, люка с электроприводом, системы автоматического поддержания уровня задней части кузова, боковых подножек и 18-дюймовых литых колес удалось существенно снизить цену. Так, базовая версия «Комфорт» оценена в 1 799 900 рублей, «Фэмили» (плюс электропривод двери багажника) на 30 000 рублей дороже. На автомобили в данных исполнениях устанавливают исключительно 3-литровый дизельный двигатель мощностью 239 л.с. в паре с 6-ступенчатым автоматом.



ЭЛЕКТРОИННОВАЦИЯ

«Мицубиси» первой в России включила в свой модельный ряд электромобиль. Компактный i-MiEV снабжен электродвигателем мощностью 47 кВт (64 л.с.), питаемым от литий-ионных аккумуляторов емкостью 16 кВт/ч. Заряда хватает на 150 км. Правда, если пользоваться кондиционером или печкой, это расстояние существенно уменьшится. От розетки с напряжением 220 В батареи заряжаются за 6–8 часов, а экспресс-зарядка до 80% емкости на специальных станциях занимает около 30 минут. Чтобы поддержать продажи i-MiEV, Московская объединенная электросетевая компания (МОЭСК) обещает построить сеть требуемых «заправок». Первый на нашем рынке серийный электромобиль – продукт больше имиджевый, отсюда и внушительная цена: 1 799 000 рублей.

МЕЖ ДВУХ СТОЛИЦ

«Сузуки» предложила для Москвы и Санкт-Петербурга особую версию кроссовера SX4, оснащенную навигацией, встроенной в мультимедийный центр HMI. Помимо умения ориентироваться на улицах столиц, это исполнение отличается оригинальными легкосплавными колесами и встроенными в зеркала повторителями указателей поворота. Сиденья в стиле Outdoor привлекают необычным рисунком и рельефной фактурой. За автомобиль с бензиновым мотором 1,6 л (112 л.с.), 4-ступенчатой АКП и приводом на переднюю ось придется выложить 745 000 рублей.



ТРИ ТОВАРИЩА

Объявлены цены на новые «Фольксваген-Пассат», кроссовер «Ауди-Q3» и купе БМВ 6-й серии. Для «Пассата» предлагают три бензиновых двигателя (от 122 до 210 л.с.) и один дизельный (170 л.с.). Стоимость – от 859 000 рублей. Люксовый паркетник Q3 – с полным приводом «кваттро» и бензиновыми агрегатами объемом 2,0 л: 170-сильным с 6-ступенчатой МКП (от 1 279 000 рублей) и 211-сильным с автоматизированной S tronic (от 1 525 000 рублей). Купе БМВ, которое появится в салонах дилеров в октябре, оценили в 3 400 000 рублей за версию с 6-цилиндровым двигателем и в 4 100 000 – с 8-цилиндровым.





УДАРНИКИ ПЯТИЛЕТКИ

Пять лет – средний срок службы авто у первого владельца. Какие модели по истечении этого времени можно продать с наибольшей выгодой, на примере автомобилей гольф-класса покажет **Игорь Тременко**.

Быстрее всех среди моделей теста обесценится «Рено-Меган». Тому есть немало причин. У модели отмечены неисправности в электрооборудовании (окисляются контакты), не блещут надежностью катушки зажигания, частенько подтекает напорная трубка гидроусилителя руля и нечетко работает автомат. Из положительных сторон отметим трехлетнюю гарантию и отсутствие интереса угонщиков, что позволит сэкономить на страховке. Предложений на рынке много, но спрос на модель невелик. Продать быстро не получится, запасайтесь терпением на 25–30 дней.

Меньше потеряют владельцы «Ситроена-С4». Однако недостатков у этой модели тоже хватает: проблемные двигатели EP6, капризная АКП, частые отказы датчика температуры двигателя и подогрева сидений (перегорают элементы), да и гарантия невелика – два года. Зато не привлекает злоумышленников, что значительно снижает затраты на дополнительные охранные комплексы и страховку. Предложений на рынке предостаточно – ликвидность машины низка. Продать ее можно за 20–25 дней.

Еще медленнее обесценивается старый добрый «Ниссан-Алмера Классик». Недостатков у этой модели не так уж много: ненадежные контакты в цепи наружного освещения, архаичное управление печкой и слабая шумоизоляция. Из достоинств – недорогие запчасти и расходники, цепной привод ГРМ, надежная и энергоемкая подвеска, трехлетняя гарантия производителя. Риск угона также невелик, что избавит владельца от затрат на противоугонные системы. На рынке предложений достаточно, однако найти хороший экземпляр непросто. Такой у забора не застоится, уйдет за 12–17 дней.

Владелец «Шевроле-Лачетти» потеряет совсем немного. К минусам модели относят: проблемные двигатели 1,4 л, слабое лакокрасочное покрытие, плохую шумоизоляцию и низкую производительность печки (запотевают стекла). Из плюсов – недорогое обслуживание, добротная и упругая подвеска, трехлетняя гарантия производителя (с 1 января 2011 года). На рынке машин хоть отбавляй, найти приличный экземпляр довольно легко. Продать «Лачетти» не составит труда, на это понадобится 14–17 дней.

Самый выгодный вариант из рассмотренных – «Хонда-Сивик». Правда, и он не без недостатков: маленький дорожный просвет, который уменьшается при полной загрузке, прожорливый двигатель. Вдобавок автомобиль занимает лидирующие строчки в рейтинге угонов. Среди достоинств: дешевые расходники и запчасти, трехлетняя гарантия и богато оснащенные базовые комплектации. Несмотря на обилие предложений, «Сивик» можно продать довольно быстро – за 10–14 дней. ЗР

КАК СЧИТАЕМ

Уценку за пять лет эксплуатации вычисляем, опираясь на предложения в Интернете. Перебрав более тысячи объявлений о продаже авто в одинаковых комплектациях и просуммировав данные, вычисляем средний показатель для отдельно взятой модели. Цифры приблизительные – нюансы наша статистика не учитывает.



RENAULT MEGAN

Год выпуска	2011	2010	2009**	2008	2007	2006	ИТОГО
Стоимость, руб.	760 000	620 000	500 000	420 000	378 000	345 000	
Уценка, %*	0	18,42	19,35	16	10	8,73	72,5

CITROEN C4

Год выпуска	2011	2010	2009	2008	2007	2006	ИТОГО
Стоимость, руб.	620 000	555 000	480 000	420 000	365 000	320 000	
Уценка, %	0	10,48	13,51	12,5	13,1	12,33	61,92

*Здесь и далее – потеря стоимости по отношению к предыдущему году, по данным Smartus.ru.

**Смена поколения модели.



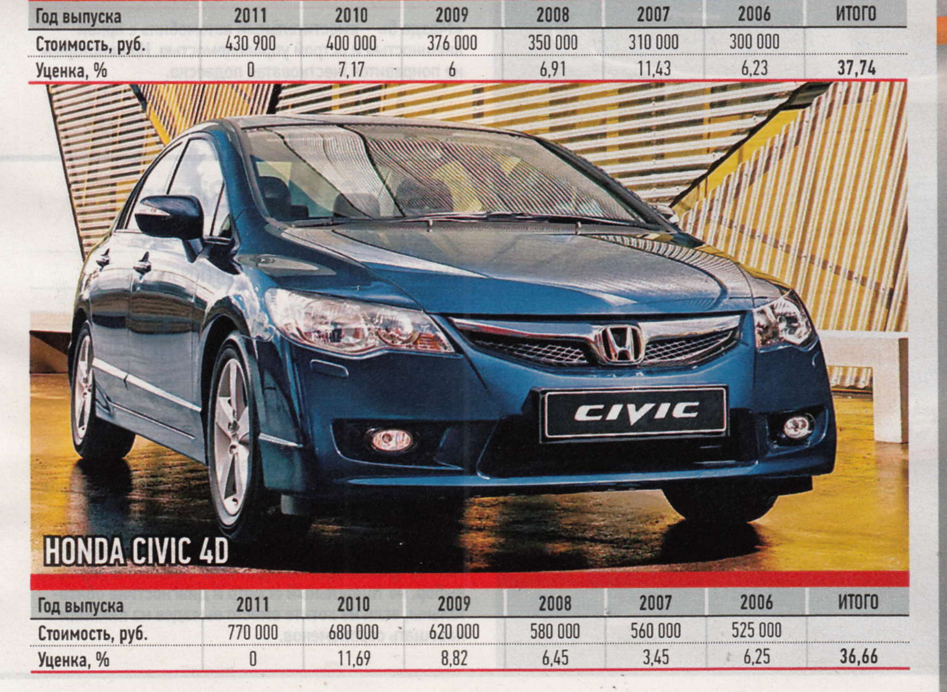
NISSAN ALMERA CLASSIC

Год выпуска	2011	2010	2009	2008	2007	2006	ИТОГО
Стоимость, руб.	500 000	450 000	389 000	340 000	340 000	310 000	
Уценка, %	0	10	13,56	12,6	0	8,82	44,98



CHEVROLET LACETTI

Год выпуска	2011	2010	2009	2008	2007	2006	ИТОГО
Стоимость, руб.	430 900	400 000	376 000	350 000	310 000	300 000	
Уценка, %	0	7,17	6	6,91	11,43	6,23	37,74



HONDA CIVIC 4D

Год выпуска	2011	2010	2009	2008	2007	2006	ИТОГО
Стоимость, руб.	770 000	680 000	620 000	580 000	560 000	525 000	
Уценка, %	0	11,69	8,82	6,45	3,45	6,25	36,66

ПО СЕМЕЙНЫМ ОБСТОЯТЕЛЬСТВАМ

Пополнение в семье заставляет пересесть в автомобиль попросторнее. Вопрос о приобретении подержанного компактвэна решал **Максим Гомянин**, а кандидатов запечатлел **Георгий Садков**.



Toyota Corolla Verso

Экземпляр 2008 года, 89 000 км, 655 000 руб.

СИЛОВОЙ АГРЕГАТ: 1,8 л (129 л.с.), М5 с автоматическим переключением.

КОМПЛЕКТАЦИЯ: «Сол».

МЕЖСЕРВИСНЫЙ ИНТЕРВАЛ: 10 000 км.


Высокий салон, компактные габаритные размеры.


Небольшой дорожный просвет, малый интервал между ТО.

«Тойота» – почти легковой автомобиль с довольно эластичным двигателем. Дешевеет медленно, потому и подержанные экземпляры не радуют доступностью. Но это плата за марку и эластичность мотора.



Mazda 5

Экземпляр 2006 года, 40 000 миль (64 000 км), 680 000 руб.

СИЛОВОЙ АГРЕГАТ: 2,3 л (153 л.с.), А5.

КОМПЛЕКТАЦИЯ: «Туринг Плюс».

МЕЖСЕРВИСНЫЙ ИНТЕРВАЛ: 15 000 км.


Легко трансформируемый салон, азартная управляемость.


Небольшой дорожный просвет, тесные откидные сиденья в третьем ряду.

«Мазда 5» – вместительный автомобиль с яркой внешностью и острой управляемостью. Но некоторым не понравится жестковатая подвеска.



Citroen C4 Grand Picasso

Экземпляр 2007 года, 62 000 км, 620 000 руб.

СИЛОВОЙ АГРЕГАТ: 1,6 л (109 л.с.), М5.

КОМПЛЕКТАЦИЯ: «Эксклюзив».

МЕЖСЕРВИСНЫЙ ИНТЕРВАЛ: 15 000 км.


Стильный салон, большие возможности для трансформации, экономичный дизель.


Слывет не слишком надежным, к расположенной посередине панели приборов надо привыкать.

«Ситроен» – самый стильный и наиболее комфортный из тройки. Для поездок всей семьей это хороший выбор, но тщательный осмотр и диагностика обязательны, если не хотите вместо выездов на пикники навещать сервисменов.

Мне нужен просторный автомобиль с широкими возможностями трансформации салона. Чтобы и крупногабаритный груз перевезти, и пассажирам было удобно. Таким требованиям отлично удовлетворяют компактвэны. Побродив по площадке, нашел потенциальных претендентов – «Тойоту-Короллу Версо», «Мазду-5» и «Ситроен-C4 Гран Пикассо». Троица привлекла схожей ценой, наличием третьего ряда сидений и моторами приемлемой мощности.

МАЛ, ДА УДАЛ

«Тойота-Королла» издавна популярна во многих странах. В последние годы гамме потребовался семейный компактвэн. Чтобы не перегружать шасси, новинку создали на узлах более крупной «Тойоты-Авенсис». Так появилась «Тойота-Королла Версо». В названии оставили слово «Королла», чтобы не путать модель с более крупным «Авенсисом Версо». А между тем с оригинальной «Короллой» компактвэн роднят разве что шильдики.

Обойдя машину вокруг, отметил, что кузов в хорошем состоянии. Немудрено: экземпляр достаточно свежий – 2008 года. Отделка не изобилует хромированными деталями – плюс: не будет вспучиваться и облезать после «соленых» зим. Легкосплавные диски, фары, стекла – всё без глубоких царапин. В общем, «Версо» выглядит вполне прилично. Он самый компактный из всей тройки, в его семиместность не сразу верится: размеры невелики, свесы коротки.

Под полом багажника прячутся два раздельных кресла с системой складывания Easy Flat-7. Поначалу я принял их за откровенно детские, но оказалось, что здесь удобно и двоим взрослым, если немного сдвинуть вперед второй ряд. Посередине салона места хоть отбавляй, можно расположиться закинув ногу на ногу. Если сложить второй и третий ряды, получим ровную грузовую площадку. Правда, этот процесс утомляет обилием телодвижений, но усилия стоят того: теперь в машине можно перевезти крупногабаритный груз. Однако в полноценном семиместном варианте багажник «Версо» уступает конкурентам – он вместит не больше пары спортивных сумок.

На водительском месте «Тойота» поражает простором, в том числе и над головой. Но рулевое колесо могли сделать поменьше. А еще за ним не видно кнопки пуска двигателя. Кладу руку на селектор робота M-MT. Это, по сути, обычная механика с автоматическим переключением передач. Позвольте, а где положение «паркинг»? Оказалось,

В «Королле Версо» водитель чувствует себя, как в легковом автомобиле. Голубые оттенки панели приборов днем выглядят стильно, но в темноте оказываются излишне яркими.



Спортивные нотки читаются в дизайне торпедо «Мазды-5». Сиденья под стать – цепкие, с развитой боковой поддержкой.



Неподвижная ступица руля в нетривиальном интерьере «C4 Гран Пикассо» смотрится вполне органично. Но к центральному расположению комбинации приборов придется привыкать.





ПОДЕРЖАННАЯ TOYOTA COROLLA VERSO: НА ЧТО ОБРАТИТЬ ВНИМАНИЕ

- **Кузов.** В морозную и влажную погоду потеют фары, но это характерно для многих современных автомобилей. Кузов стоек к коррозии, и ржавые пятна появляются довольно редко. Как правило, это знак, что машину ремонтировали в кустарных условиях.

Дорожный просвет не слишком большой, так что установка дополнительной защиты двигателя не будет лишней. Покрасить капот обойдется примерно в 5200 руб., решетку радиатора – в 1000 руб. Столько же стоит окраска бокового зеркала. В 500 руб. обойдется работа по замене заднего фонаря, а противотуманный фонарь станет в 800 руб. За замену лонжерона возьмут 10 500 руб.

- **Ходовая часть.** В целом она надежна и хлопот не доставляет. Слабым местом считают сайлент-блоки задних нижних рычагов и тормозные диски. Последние приходится менять уже через 40 000 км.
- **Коробка передач.** Механические коробки передач работают без проблем. Необходимо лишь своевременно менять масло. Неполадки в роботе могут возникнуть, если выйдет из строя электронный блок управления, так что перед покупкой обратите внимание на четкость его работы.
- **Двигатель.** Не рекомендуем связываться с дизельными моторами. В нашей стране они редки, потому у сервисменов недостаточно опыта в диагностике и ремонте. 1,8-литровый бензиновый мотор тоже может подкинуть неприятный сюрприз. На машинах до 2005 года выпуска довольно быстро (иногда уже к 50 000 км) изнашиваются поршни и кольца. Один из сигналов – сильный жор масла: около литра на 1000 км. Из-за сильного мороза на ранних экземплярах может деформироваться впускной коллектор, в результате – подсос воздуха и проблемы с холодным пуском. Ремень ГРМ меняют на 100 000 км пробега. Моторное масло рекомендуют обновлять каждые 10 000 км. Как правило, заливают фирменное, с индексом вязкости 5W30. 1,8-литровый мотор требует 3,8 л.
- **Электрооборудование.** Проблем нет.

ПРИМЕРНАЯ СТОИМОСТЬ TOYOTA COROLLA VERSO, руб.

2002	370 000–400 000
2003	430 000–500 000
2004	480 000–560 000
2005	500 000–580 000
2006	460 000–610 000
2007	560 000–650 000

чтобы зафиксировать машину на стоянке, надо переместить рычаг к букве *N* («нейтраль») и затянуть ручной тормоз. Не самое лучшее решение. Зимой, особенно когда после оттепели ударит мороз, колодки стояночного тормоза могут примерзнуть.

Бензиновый мотор 1,8 л здесь довольно резвый. Машина охотно разгоняется, так что на загородной трассе недостатка мощности не ощутите. Наша «Королла» 2008 года выпуска, а потому проблем с двигателем возникнуть не должно. Однако лучше все-таки сделать диагностику и посмотреть, не ест ли двигатель масло.

С ХАРАКТЕРОМ

Целевая группа покупателей новой «Мазды-5» – мужчины и женщины в возрасте от 35 лет, их можно отнести к категории семейных. Но, судя по динамичным формам машины, ее создатели уверены, что водительские амбиции у этих людей не отходят на второй план даже при покупке компактвэна.

Отобранная мной белая «пятерка» приплыла из США – это видно не только по спидометру, размеченному в милях. Во втором ряду здесь всего два кресла, а не три, как в «европейцах». То есть здесь нет многофункционального среднего места, которое можно трансформировать в самых разнообразных вариациях. Взамен – два обычных подлокотника для каждого седока. Кресла можно двигать вперед и назад, регулировать наклон спинки. Третий ряд, как и в «Версо», прячется под полом багажника. Двое взрослых чувствуют себя на нем вполне комфортно.

Одно из главных отличий «Мазды» от конкурентов – сдвижные задние двери. Они на 15 кг тяжелее распашных, но увеличение массы автомобиля компенсирует дверь багажника из пластика. Проемы для входа-выхода просто огромные.

Багажник вместителен, даже если разложены все сиденья. Полезного объема в 112 л хватит, чтобы погрузить, к примеру, детскую коляску.

На дороге машина радует четкими реакциями, однако подвеска жестковата

ДАННЫЕ ПРОИЗВОДИТЕЛЯ

МОДЕЛЬ	Toyota Corolla Verso	Mazda 5	Citroen C4 Grand Picasso
ОБЩИЕ ДАННЫЕ			
Размеры, мм:			
длина/ширина/высота/база	4360/1770/ 1620/2750	4505/1755/ 1665/2750	4590/1830/ 1680/2728
колея спереди/сзади	1505/1495	1530/1520	1505/1539
Объем багажника, л	63/1263	112/1566	208/1951
Рабочий объем, см^3	1794	2260	1560
Снаряженная/полная масса, кг	375/2035	1549/2100	1530/2250
Время разгона 0–100 км/ч, с	12,7	9,4	12,7
Максимальная скорость, км/ч	195	196	180
Топливо/запас топлива, л	A95/60	A95/60	ДТ/60
Размер стандартных шин	205/55R16	205/55R16	205/65R15

КОМПЛЕКТАЦИЯ

ОПЦИИ	Toyota Corolla Verso	Mazda 5	Citroen C4 Grand Picasso
Литые колеса	+	+	–
Кондиционер	+	–	–
Климат-контроль	–	+	+
Кожаный салон	–	–	–
Электростеклоподъемники	+	+	+
Электрозеркала	+	+	+
Противотуманные фары	+	+	–
CD-магнитола	+	+	+
Центральный замок	+	+	+
Круиз-контроль	+	+	–
ГУР	+	+	+
Борткомпьютер	+	+	+
Иммобилайзер	+	+	+

ПРИМЕРНАЯ СТОИМОСТЬ НЕКОТОРЫХ РАБОТ В НЕОФИЦИАЛЬНОМ СЕРВИСЕ (работа плюс запчасти), руб.

НАИМЕНОВАНИЕ РАБОТ	Toyota Corolla Verso	Mazda 5	Citroen C4 Grand Picasso
Замена масла и фильтра двигателя	2470	2890	2350
Замена свечей зажигания (накаливания)	1000	2600	4400*
Замена фильтра воздушного	420	600	580
Замена фильтра салонного	900	1300	1160
Замена колодок передних/задних	2180/1680	1500/1650	2350/1350
Диагностика двигателя	1100	800	400
Диагностика подвески	900	500	350
ИТОГО	**10 650**	**11 840**	**12 940**

Свечи накаливания меняют по состоянию.



У кресел в среднем ряду «Тойоты» индивидуальные регулировки. Сиденья третьего ряда легко убрать: получится ровная площадка.

ПРИМЕРНАЯ СТОИМОСТЬ MAZDA 5, руб.

2005	500 000–600 000
2006	530 000–660 000
2007	560 000–700 000
2008	600 000–790 000
2009	730 000–800 000

и в колеях досаждает рысканием. Водительское место довольно уютное, но правая нога трется о центральную консоль. У пятиступенчатого автомата нет дополнительных режимов, кроме ручного. Впрочем, и этого вполне достаточно. Стоит чуть сильнее нажать на газ, как в машине просыпается характер – за это ей можно простить многое.

ФРАНЦУЗСКИЙ ШАРМ

Под капотом «Ситроена» экономичный дизель (расход – 5,7 л/100 км в смешанном цикле), работающий с механической коробкой передач. Это верный признак машины из Европы. В такой комбинации есть и плюсы, и минусы. Если в механике можно быть уверенным – ломаться там практически нечему, то дизельный двигатель для нашей страны пока редкость. Есть опасения насчет последующего обслуживания и ремонта. Однако если в пробках постоянное дерганье ручки выводит из себя и утомляет, ищите двухлитровый экземпляр с автоматом или роботом Sensodrive. Последний надежней, но несколько задумчив при разгоне.

Обзор в «Пикассо» просто великолепен. Огромное ветровое стекло создает ощущение невероятного простора. Неподвижная ступица руля с россыпью кнопок добавляет шика, но впервые приобретающему «Ситроен» придется к ней привыкать. Однако кнопки, без сомнения, расположены удобно.

Передние сиденья с широкими валиками боковой поддержки не доставят неудобств пассажирам любой комплекции. Ткань обивки в приличном состоянии.



Сложив два ряда, в «Мазде-5» можно увеличить объем багажника до 1566 л. Хоть холодильник вози!

Если сравнивать второй ряд кресел у всех машин, то победителем однозначно выйдет «Пикассо». Здесь удобно как детям, так и взрослым, да и с доступом на третий ряд проблем не возникает. Нет центрального тоннеля, со среднего места можно



ПОДЕРЖАННАЯ MAZDA 5: НА ЧТО ОБРАТИТЬ ВНИМАНИЕ

Кузов. В целом он неплохо выдерживает «соляные ванны». Очаги коррозии могут появиться в районе стоек задних дверей. Во влажную погоду потеют фары и фонари. Небольшой дорожный просвет – пожалуй, наиболее значительный минус машины. При езде по грунтовым дорогам есть риск ободрать пороги и днище. В непрогретом салоне часто появляются «сверчки». Кузовной ремонт недешев, хотя и не разорителен. Например, окраска капота стоит 5200 руб. Снять или поставить деталь – 1100 руб. За окраску переднего крыла возьмут 3200 руб., а за работы по замене ветрового стекла – 3400 руб. Поменять задний фонарь или фару – 600 руб.

Ходовая часть. Жесткая подвеска – это не только острая управляемость, но и определенный дискомфорт при проезде неровностей. Порой подвеску можно пробить до отбойников. Стойки стабилизатора ходят примерно 60 000 км. Подшипники ступиц выдерживают 50 000 км.

Коробка передач. Механические и автоматические одинаково надежны. Проблем не отмечено. При покупке машины с автоматом рекомендуем заменить масло.

Двигатель. Моторы чувствительно реагируют на некачественный бензин, поэтому лучше заправляться на проверенных АЗС. Бодяжное топливо может убить свечи. В целом двигатели хорошо показали себя за время эксплуатации. В США дилеры рекомендуют менять масло через каждые 5000 миль (8000 км) пробега.

Электрооборудование. Не доставит серьезных проблем.



ПОДЕРЖАННЫЙ CITROEN C4 GRAND PICASSO: НА ЧТО ОБРАТИТЬ ВНИМАНИЕ

- **Кузов.** При осмотре обратите внимание на капот. Особенно на его переднюю кромку. В сколы от камней попадают антигололедные реагенты, которые не щадят лакокрасочное покрытие. Вспучивание краски и очаги коррозии могут появиться уже после трех лет эксплуатации. Окраска переднего бампера стоит 4000 руб. Заднее крыло обойдется в 3950 руб. Примерно 4100 руб. возьмут за порог. Снятие или установка решетки радиатора выйдет в 700 руб., окраска – 1000 руб. А полная окраска кузова обойдется в 52 000 руб.
- **Ходовая часть.** Задние амортизаторы ходят в среднем 80 000 км, а стойки стабилизатора примерно 70 000 км. Тормозные колодки меняют на 50 000 км. Диски выдерживают стотысячный интервал. Примерно на 120 000 км могут начать гудеть ступичные подшипники.
- **Коробка передач.** Механическая надежна. У автомата бывают проблемы. Наиболее серьезные – сбои в работе гидроблока, обрыв ленточного тормоза с последующим заклиниванием агрегата.
- **Двигатель.** Замена ремня ГРМ обойдется в 6500 руб. (2400 руб. – работа, 4100 руб. – запчасти). Свечи накаливания на дизеле меняют по состоянию. Обычно они выдерживают около 100 000 км. Работы по замене обойдутся примерно в 2000 руб. Чтобы избежать перегрева мотора, специалисты рекомендуют раз в год промывать радиатор охлаждения и продувать его соты сжатым воздухом. Воздействие дорожных реагентов может вывести из строя генератор. Все моторы требовательны к качеству топлива. От плохого бензина порой заклинивают клапаны в направляющих. В 1,6-литровом бензиновом двигателе мощностью 120 л.с. цепной привод. Признаки чрезмерного удлинения цепи могут появиться на 60 000 км.
- **Электрооборудование.** На ранних экземплярах выходил из строя блок коммутации. На 50 000 км может потребовать замены блок управления вентилятором охлаждения. Нередко выходит из строя блок климат-контроля.

блаженно вытянуть ноги. «Француза» отличают широкие возможности трансформации. Кресла второго и третьего рядов легко складываются вровень с полом – получается фургон объемом под два кубометра.

СЕМЕЙНЫЕ ЦЕННОСТИ

«Ситроен» оказался наиболее удобным и просторным. Смущает лишь дизельный двигатель, слабо распространенный в России. У «Тойоты» нужно привыкать к коробке передач.

ПРИМЕРНАЯ СТОИМОСТЬ CITROEN C4 GRAND PICASSO, руб.

2007	520 000–610 000
2008	620 000–700 000
2009	750 000–850 000

У «Мазды» таких проблем нет, однако ее (из-за заокеанской родословной) необходимо более тщательно проверить. Нелишним будет и осмотр на подъемнике, в том числе из-за небольшого клиренса. Но легендарная японская надежность подкупает. Добавляя к этому удобные сдвижные двери и богатые возможности трансформации, я сделал выбор в пользу «пятерки». Полис каско в Москве без франшизы стоит на «Мазду» примерно 75 000 руб. Столько же возьмут за страховку «Тойоты-Королла Версо». А дешевле всего – в 65 000 руб. – обойдется страхование «Ситроена». ЗР

Благодарим автомаркет «Формула 91» за помощь в организации фотосъемки.



В «Ситроене» третий ряд наиболее комфортный среди всех конкурентов. Высокие спинки сидений понравятся рослым пассажирам. Сложив их, получаем 576 л полезного пространства.



ПОСЛЕДНИЙ ГЕРОЙ

Если на покупку машины отложено около 200 тысяч рублей, выбор невелик: «Дэу-Матиз» либо «классика». А можно совершить геройский поступок, купив за те же деньги... «Мерседес-Бенц». К 24-летнему ветерану присматривался **Максим Приходько**. Фото **Константина Якубова**.

Спросите любого фанатика марки, и почти каждый ответит: это последний настоящий «Мерседес». Масса вариантов, комплектаций, моторов, безупречный вид и феноменальная живучесть. Говорят, немецкие таксисты плакали, когда в середине девяностых модель снимали с производства.

С тех пор знаменитая «стодвадцатьчетверка» незаметно превратилась в «мурзика» по цене новых «Жигулей».

СОВЕТ ВЕТЕРАНОВ

Передо мной «Мерседес-Бенц 200» 1987 года выпуска с карбюраторным мотором и четырехступенчатой ручной коробкой передач. Цена 180 000 рублей, торг возможен. Автомобиль цвета «советского шампанского» навсегда обрусел в 1998-м. Годы, проведенные «Мерседесом» в нашей стране, легко определяются по слоям краски: бока и крышу не раз, в силу разных обстоятельств, освежали краскопультом. Во всяком случае, магнитный толщиномер показал разброс от умеренных 800 микрон до внушительных 1326! Иногда сквозь временные кольца видны следы ржавчины. Она пролезла на свет в районе рамок боковых стекол и порогов, но сквозных дыр не видно. Решетка радиатора выглядит сносно. Платить 2750 рублей за новую тайваньскую я, во всяком случае, не стал бы. Аккуратное отверстие в заднем левом крыле говорит о безвозвратной утрате штатной антенны. Зато «мерс» горделиво попирает землю неродными литыми колесами с разномастными покрышками. Левый угол переднего бампера покрыт множеством трещин. Такой легче заменить, чем реставрировать! Но если менять, то только на б/у – новый потянет на полновесные 5000 рублей! Причем операцию целесообразно продублировать, так как задний бампер тоже далек от выставочного состояния.

Идем дальше. Интересно, что сказал бы дизайнер этой машины Бруно Сакко, увидев, как щедро закрашены черной краской задние фонари? Придется либо аккуратно ее оттирать, либо решаться на замену. Подержанный фонарь можно сторговать за тысячу, новый неоригинал чуть дороже – 1380 рублей. Машинально открыв лючок бензобака, обнаружил на нем инвентарный номер: 583. Вероятно, автомобиль в прошлой жизни работал по найму или служил в корпоративном парке. Боковые стекла, как и заднее, тонированы в цвет полезного ископаемого из Рурского угольного бассейна – норма для такой машины.

Забираюсь внутрь. Водительская дверь провисла, салон модернизации а-ля рюс не подвергался. Только «музыка» новая – взамен штатного «Блаупункта» современный CD-чейнджер. Монументальная панель приборов с циферблатом часов справа от спидометра, одометр,

застывший на отметке 320 000 км, – все как полагается. Водительское сиденье не особо продавлено, сидеть за рулем и держаться за большую баранку удобно. Подрулевой переключатель люфтит, придется или мириться, или менять (неоригинал стоит 3600 рублей). А вот неработающий люк, как и кнопка складывания задних подголовников, – отличный повод для реального торга.

ТРОФЕЙНЫЙ «МЕССЕР»

Перед тем как совершить пробную поездку, открываю капот. Если внешний вид на троечку, то карбюраторный мотор, на первый взгляд, в порядке. По крайней мере, следов масла в корпусе воздушного фильтра не видно – уже хорошо. В моторных недрах новый поликлиновой ремень. Бонус, однако. Блок предохранителей нашпигован отечественными изделиями. Еще из инородного – пара фильтров тонкой очистки топлива вазовского происхождения. Теперь заедем-ка на эстакаду!

Возраст машины лучше всего проявляется при взгляде на днище. Картина безрадостная: домкратные гнезда замятые и ржавые. Тяги от рычага к коробке сильно разболтаны, зато масляных подтеков нет ни в районе поддона картера, ни под коробкой передач. Выпускная система изрешечена дырами, словно сбитый «мессер». Здесь автоген бессилен, только замена. Неоригинальная система в сборе – минимум 6900 рублей, и это без работы! Передний сальник коленвала сопливит, но это не страшно: его цена всего 550 рублей. Столько же стоит сальник левой полуоси, который тоже просится на свалку. Зато сайлентблоки передней подвески меняли недавно, это видно. Задняя многорычажка пока держится молодцом, хотя надеяться на чудо не следует. По отзывам сервисменов, ее живучесть от переборки до переборки – не более 40 000 км. Скорее всего, очередной интервал на исходе, а значит, предстоят траты на ревизию, после чего надо делать сход-развал, дабы колеса





Визитной карточкой 124-го всегда были несимметричные зеркала: с водительской стороны прямоугольное, с пассажирской – квадратное.

Даже спустя четверть века дизайн машины нисколько не устарел. Картину портят лишь безвкусно тонированные фонари.





Обжиться на водительском месте можно за секунды, настолько все продумано. Прозрачный пластик над приборами потускнел, но цифры разглядеть можно.

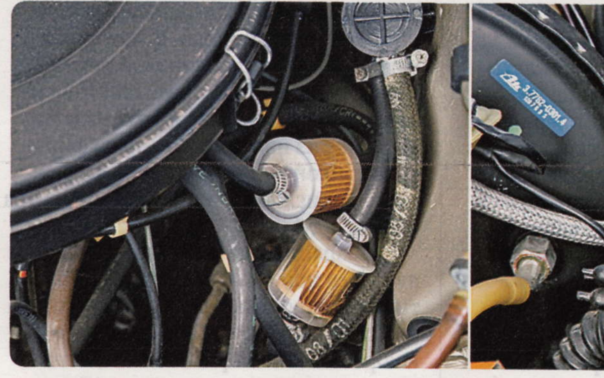
Ржавчины, конечно, хватает – особенно она видна на порогах.

Российские «нанотехнологии»: кусок марли натянут на трубу корпуса воздушного фильтра.

НАША СПРАВКА

Семейство 124 выпускалось с 1984 по 1997 год и отличалось множеством передовых решений: многорычажной задней подвеской, автоматически убираемыми задними подголовниками, «одноруким» стеклоочистителем со сложной кинематикой, кузовом с низким коэффициентом сопротивления. Вначале появился седан, затем пришел черед универсала, купе и кабриолета. На автомобиль устанавливали множество двигателей, как бензиновых (причем карбюратором оснащалась только 200-я модель), так и дизельных, рабочим объемом от 2 до 5 л. Коробки предлагали механические и автоматические – с четырьмя или пятью ступенями. За доплату некоторые модели с 1986 года оснащали системой полного привода «Фирматик». В 1993 году провели рестайлинг: решетку радиатора интегрировали в крышку капота, указатели поворотов спереди и сзади стали бесцветными. Одновременно была приведена к сегодняшней схема обозначений моделей – с буквой, обозначающей семейство, впереди цифрового индекса. Помимо легковых моделей, на базе 124-го выпускали авто специального назначения: катафалки, кареты скорой помощи, пожарные, лимузины и пр.





Пара «жигулевских» топливных фильтров надежно уберегает систему питания от грязи.

Все плавкие предохранители отечественные. Проблем с заменой перегоревших не будет.



Одна из немногих аутентичных вещей в этом «мурзике» – знак аварийной остановки.



Выхлопная система давно просится на свалку. Новая стоит почти 7000 рублей.

не встали домиком. Цена вопроса 3000 рублей.

Естественно, потребуется заменить масло и фильтры – впрочем, эти траты не очень обременительны. Других недочетов при беглом осмотре не обнаружил, время переходить к тест-драйву.

НА ЧЕСТНОМ СЛОВЕ И НА ОДНОМ КРЫЛЕ

Поворот ключа, и «мурзик» затарахтел, как двухтактная газонокосилка, – двигатель предательски троит! Зато датчик давления масла молодцевато подпирает стрелкой максимальное значение, будто мы активно педалировали на выходе из пологого виража «Нюрбургринга». Да... Плавно включил первую и попытался тронуться – ее тут же вышибло! Опять тронулся, на этот раз энергичнее, – не помогло. С третьей попытки мы как-то поехали, но мотор даже не пытался разгонять машину. Зато единственный дворник, краса и гордость этой модели, уверенно махал по стеклу. Меж тем нормально ехать машина никак не хотела. Я включил калькулятор: ремонт коробки потянет минимум на 5000 рублей, диагностика мотора – еще тысяча, а его ремонт, пусть даже небольшой, опять потребует денег. Словом, этот «мерс» все больше напоминал мне бомбардировщик из известной фронтовой песенки.

Нет, такой хоккей нам не нужен. Даже за сто тысяч. Хотя этот аппарат даже без моего участия наверняка сменит еще пару хозяев, прежде чем обретет покой на разборке. Восстановить машину можно, запчастей – новых, подержанных и неоригинальных – много, но стоит ли игра свеч? Однако нельзя отрицать и того, что этот автомобиль, колесивший по России целых 13 лет без должного ухода, все еще способен передвигаться. Воистину живучая конструкция! Не зря таксисты плакали... **ЗР**

Благодарим компанию «Суперавтомаркет «Формула 91» за помощь в подготовке материала.

СТОИМОСТЬ НЕКОТОРЫХ ЗАПЧАСТЕЙ ДЛЯ MERCEDES-BENZ W124,

в столичном регионе (новые неоригинальные), руб.

Капот	7000
Задний фонарь в сборе	1380
Бампер передний или задний	5000
Система выпуска в сборе	6900
Подрулевой переключатель	3623
Стекло фары	1600

СВЕТЛЫЕ ГОЛОВЫ

Яркие фары современных машин нуждаются в особенно тщательной настройке. Отвечает ли заявленная услуга предъявляемым требованиям, выяснял **Игорь Тременко**.

Правильно отрегулированные фары не только хорошо освещают дорогу , но и доставляют минимум неудобств встречным водителям – не слепят. Однако сплошь и рядом встречаются нетрадиционные варианты: светят в небо, себе под нос, в стороны или в любом сочетании этих вариантов. При том, что на стекле владельцев таких автомобилей, как правило, красуется свежий талон техосмотра. Впрочем, талон – для инспектора. Нам же необходимо, чтобы оптика светила как надо.

На сей раз ничего специально придумывать не пришлось – свет постепенно «уходит» даже при обычной эксплуатации. Причины естественные: установка нештатных шин, неравномерная осадка пружин, замена перегоревшей лампы, нестабильная работа регулятора либо корректора фары и т. д. Так что желание проверить и при необходимости отрегулировать головной свет на любимом средстве передвижения удивления не вызывало. Наша задача сводилась к пристальному наблюдению за процессом. В нормальной мастерской все должно было выглядеть так.

БЕЗЫМЯННАЯ МАСТЕРСКАЯ

Казалось бы, столь простую услугу должны предлагать на каждом углу, вплоть до АЗС, где не брезгуют платной подкачкой шин и продажей незамерзайки в розлив. Ан нет – первый столичный сервис, где взялись, наконец, отрегулировать фары, мы отыскали лишь на исходе дня. «Измученный нарзаном» слесарь, так и не сумев узнать, в каком положении должен находиться корректор, остановился на промежуточном, взяв с нас слово до техосмотра заветное колесико не вращать. В рабочее состояние покрытый толстым слоем пыли прибор он привел с помощью сухой тряпки, очень похожей на половую. Ею же спец протер фары, добавив нежным поликарбонатным колпакам пару-тройку царапин. Ввиду малоизученности процесса все операции он проделал на глазок, не забыв оценить результат в 500 рублей.

СЕРВИС ПРИ ПИКе

Наученные горьким опытом, мы направили колеса туда, где услуга наверняка востребована, – в автосервисы близ пунктов инструментального контроля. Увы, местный персонал интересовало лишь, кто «завернул» наш автомобиль – Иван Иванович или Семен Семенович. Узнав, что наша заявка носит предварительный характер (то есть мы вознамерились представить на ПИК уже исправный автомобиль), мастеровые дружно отказывались от работы, мотивируя это отсутствием прибора. И лишь в одной из мастерских согласились пойти навстречу. Причем фары регулировал лично директор заведения! Визиром он не воспользовался, угол наклона фар на приборе не выставил, но зато пообещал, что проблем при техосмотре не будет. Обошелся местный «знак качества» всего в 300 рублей.

МЕГА-МОТОРС

Дилеры понимают чаяния простых автовладельцев, как никто другой: для мелких работ многие учредили экспресс-сервисы. Когда приспичило, заскочил на огонек – и через полчаса уехал довольный. Вот только регулировка фар в заветный перечень почему-то не попала. Записывайся обычным порядком и жди деньдругой. Но на этой станции нам повезло – то ли работы не было, то ли технологическое окно образовалось. И хотя мастер не посадил водителя за руль, а давление в шинах проверить не удосужился, впечатление в целом оставил положительное. Обхождение – великая вещь! Правда, оценили его недешево – в 800 целковых.

АВТОМИР

Как заведено, всякий визит к дилеру начинается с мойки. У этого собственной не оказалось – пришлось ехать в соседний переулок на общественную. А ведь авто было относительно чистым – для фар вполне хватило бы ведра с водой, щетки и замши. Вскоре выяснилось, что, кроме мойки, тут отсутствуют и запчасти – страждущие вынуждены бегать по окрестным магазинам. Окажись у нас перегоревшая лампа, пришлось бы составить им компанию. Повезло, обошлось без внепланового шопинга. Слесарь работал точь-в-точь как его предыдущий коллега (почти, но не совсем), но взяли здесь меньше – 500 рублей.

РОСТОКИНО-АВТО

В этот дилерский центр пробились лишь по предварительной записи. Но чем вызвана популярность очага технической культуры у местного населения, понять не смогли. Обычная грязноватая ремзона, задумчивые слесари возле курилки... Не нашли мы и пост для регулировки фар – прибор попросту возят от машины к машине. Впрочем, выложенный плиткой пол мог вполне соответствовать нужным требованиям в любой точке поверхности. А вот технология измерений правилам точно не соответствовала: мастер и здесь обошелся без водителя за рулем и проверки давления в шинах. Уехать оказалось столь же непросто, как и попасть сюда: из-за сбоя в радиосвязи между въездными и выездными воротами (расположены в 50 м друг от друга) мы потеряли добрых 15 минут. Цена удовольствия – 380 рублей.

	БЕЗЫМЯННАЯ МАСТЕРСКАЯ	СЕРВИС ПРИ ПИКе	МЕГА-МОТОРС	АВТОМИР	РОСТОКИНО-АВТО
ФОРМА					
Специально выделенный участок	●	○	●	●	●
Наличие полнокомплектного оборудования	●	●	●	●	●
СОДЕРЖАНИЕ					
Проверка давления в шинах	○	○	○	○	○
Проверка корректора	○	●	●	●	●
Использование визира	○	○	●	●	●
Введение поправки на понижение луча (%)	○	○	●	●	●
Заказ услуги без предварительной записи	●	●	●	○	○
Время, проведенное в сервисе (●, если до получаса)	●	●	○	○	○
ИТОГО (max=8)	4	4	6	5	5

ФОРД ЦЕНТР КУНЦЕВО

Дилер есть дилер – даже простейшую услугу здесь оказывают по-взрослому: с подписанием уймы бумаг, поездкой на расположенную по соседству мойку и обстоятельной приемкой (почему-то без предписанной производителем проверки внешней светотехники). Столь же строго расписаны обязанности: к столу мастера (он находится практически в цеху) автомобиль подгоняет владелец, границу ремзоны пересекает приемщик, а уж на месте за дело берется слесарь. Слесарей, похоже, выпекают в одном инкубаторе – замеры он провел в той же последовательности и с теми же ошибками, что и коллеги-предшественники. А услуги здесь оценили в 520 рублей.

Ю.С.ИМПЕКС

Подход к делу здесь оказался наиболее прагматичным: чтобы не тратить время стационарного поста на пустяки, прибор выкатили прямо в зону приемки. Слесарь попался старательный – не поленился предварительно разгрузить багажник от довольно массивного скарба, а также проверить и отрегулировать противотуманные фары. Если бы не пресловутые шины вкупе с водителем, процедуру можно бы назвать образцовой. Да и затраты времени минимальны – всего 20 минут. Не знаем, почем здесь нормочас, но краткий визит оценили в те же 520 рублей.

ТОЙОТА ЦЕНТР КОЛОМЕНСКОЕ

Если кто и умеет угодить привередливому клиенту, так это дилеры японской фирмы. Заботой окружают любого, по какому бы поводу он ни обратился. В нашем случае основные усилия персонал сосредоточил на приведении авто в божеский вид – перед посещением ремзоны его тщательно вымыли, а после окончания работ не менее старательно пропылесосили. На качестве основной работы это, к сожалению, не сказалось – обошлись без водителя и шинного манометра. На все ушло целых полтора (!) часа. Хорошо хоть, денег взяли относительно немного – 420 рублей.

	ФОРД ЦЕНТР КУНЦЕВО	Ю.С.ИМПЕКС	ТОЙОТА ЦЕНТР КОЛОМЕНСКОЕ
ФОРМА			
Специально выделенный участок	●	●	●
Наличие полнокомплектного оборудования	●	●	●
СОДЕРЖАНИЕ			
Проверка давления в шинах	○	○	○
Проверка корректора	●	●	●
Использование визира	●	●	●
Введение поправки на понижение луча (%)	●	●	●
Заказ услуги без предварительной записи	○	○	○
Время, проведенное в сервисе (●, если до получаса)	○	○	○
ИТОГО (max=8)	5	6	6

– Первым делом надо откорректировать давление в шинах, ведь от этого зависит положение фар относительно дороги.

– Вымыть фары и установить корректор в положение «ноль», предварительно убедившись в его работоспособности. Настраивать неисправную систему не имеет смысла.

– Выставить оптическую ось прибора параллельно продольной оси машины. Сделать это можно с помощью дистанционных стержней, упирающихся, допустим, в центры фар, либо посредством визира (когда горизонтальная линия, нанесенная на закрепленное к стойке прибора зеркало, равномерно касается парных элементов кузова).

– Проверить горизонтальность прибора по встроенному уровню.

– Совместить оси фары и прибора по высоте. Сделать это можно на глаз – допуск составляет плюс-минус 3 см.

– Ввести поправку на понижение луча. Величину берут из справочника или с наклейки на кузове (например, 1,3%).

Результаты практических экспериментов – в таблице. ЗР



ВЫБИРАЕМ МАСТЕРСКУЮ

Размеченной стенки в современных сервисах уже не найти – подобный стенд занимает слишком много места. Оптический прибор куда компактнее: благодаря линзе, проецирующей изображение на миниатюрный экран, измерения можно проводить с 20 см! Однако и здесь к оборудованию предъявляют определенные требования.

– Площадка для замеров должна быть идеально ровной (максимальный уклон не более 1%). На практике это означает, что для процедуры отведено специальное место.

– Прибор должен быть полностью комплектным – без дистанционных стержней или визира ничего путного из затеи не выйдет.

– При замерах левое кресло должно быть занято, так как без водителя автомобиль обычно не ездит. Обо всех остальных вариантах загрузки позаботится корректор.



С ДЕСЯТИ ДО ДВЕНАДЦАТИ

Итоги шестилетней эксплуатации подвел **Владимир Арбузов**.



ВАЗ-21104

- Изготовитель – АВТОВАЗ
- Год выпуска – 2004-й
- В эксплуатации «За рулем» – с апреля 2004 года
- Пробег на момент отчета – 158 000 км
- Предыдущие публикации: 2005, № 4, 10; 2006, № 3, 4, 7; 2009, № 4; 2011, № 3

Наш ВАЗ-21104 настоящий работяга. В скольких акциях участвовал, сколько грузов на нем перевезли! Известно, что шестнадцатиклапанный двигатель ВАЗ-21124 рабочим объемом 1,6 л при пониженных оборотах несколько «туповат» и чуть ли не проигрывает восьмиклапанному собрату. Специалисты из фирмы «Мастер Мотор» предложили на пробу поставить «горбатые» распредвалы – с измененными фазами газораспределения. Рекомендовали так называемые низовые, улучшающие работу мотора в самом востребованном при повседневной эксплуатации диапазоне. Одновременно оптимизировали прошивку ЭБУ – и прежней вялости на низах как не бывало. Даже с тяжелым прицепом можно уверенно двигаться в плотном потоке. А на загородной трассе, начиная обгон, переключаться вниз приходится гораздо реже.

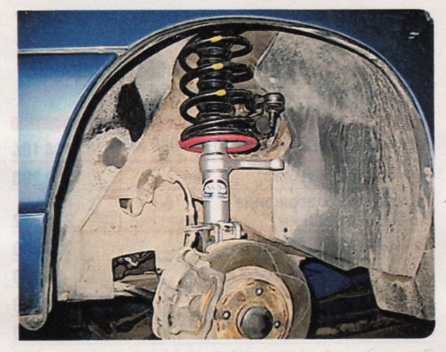
Насколько изменилась максимальная скорость машины, нас не интересовало. Зато средний расход топлива не увеличился, а, по грубой прикидке, даже немного упал и не выходит за 7,5 л/100 км. С новыми валами двигатель прошел уже 140 000 км и по сей день работает безукоризненно.

На удивление долго служило первое сцепление. Несмотря на частые силовые упражнения, оно продержалось почти 90 000 км. Сейчас стоит второй комплект, за 3150 рублей.

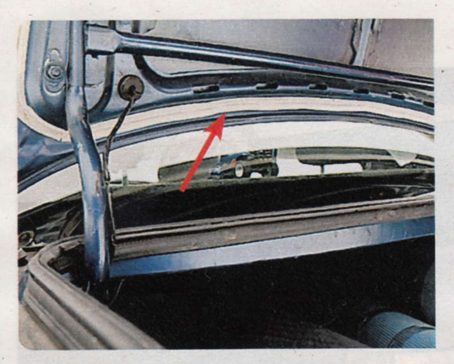
Амортизаторы у многих работают, что называется, до победного конца – пока не вытекут окончательно. Ждать этого, конечно, не следует. Раскачка кузова и потеря траекторной устойчивости уже к 60 000 км (очень достойный ресурс!) стали весьма ощутимы, и амортизаторы мы заменили. Взамен поставили изделия SS20 от «Системы технологий». Эти, работая до сегодняшнего дня, не стучат, не текут, с ними автомобиль хорошо держит дорогу.

Аккумулятор, прослужив три года, перестал принимать заряд. Причина банальная: зарядное напряжение низкое – около 13,9 В, а при включенных фарах и того меньше. Батарея, оставаясь недозаряженной, быстро сульфатируется, и «раскачать» ее до номинальной емкости удается далеко не всегда. Поэтому, купив новую, встроили в цепь регулятора напряжения диод, подняв напряжение до 14,5 В. С тех пор батарея служит верой и правдой.

Однажды в путешествии по зимнему Заполярью отказал «климат-контроль» – сгорел привод заслонки отопителя. Запчастей нет, а по морозу без печки не особенно поедешь. Надо было искать



Стойки SS20 ощутимо повысили устойчивость «десятки», особенно на неровностях.



Чтобы пыли в багажник попадало меньше, крышку дополнительно уплотнили.

РАСХОДЫ НА ЭКСПЛУАТАЦИЮ И ОБСЛУЖИВАНИЕ ВАЗ-21104 (0–158 000 км), руб.

Расходы на содержание (0–70 000 км)	54 660
Из них на бензин (А95)	42 760
Расходы на содержание (70 000–158 000 км)	223 353
Из них на бензин (А95)	137 910
Плановые ТО (включая материалы, фильтры и т. п.)	15 071
Колодки тормозные передние (5 компл.)	2000
Колодки тормозные задние (2 компл.)	700
Трос стояночного тормоза	350
Аккумуляторная батарея	2836
Сцепление (комплект)	3150
Шины (2 компл.)	21 600
Амортизаторы передние (2 шт.)	4800
Амортизаторы задние (2 шт.)	2200
Суппорты тормозов (2 шт.)	2980
Диски тормозные (2 шт.)	3600
Тормозные цилиндры задние (2 шт.)	800
Стекло ветровое	2000
Фары	5400
Корректор света фар	1700
Свечи (5 компл.)	2000
Щетки стеклоочистителя	690
Мотор-редуктор стеклоочистителя	1750
Радиатор системы охлаждения	2010
Сиденье водителя	3500
Элементы системы выпуска	6306
Общие расходы (0–158 000 км)	278 013
Стоимость 1 км пробега	1,76

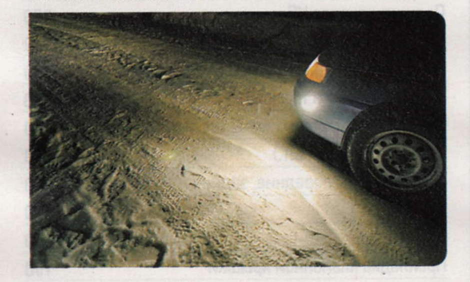
*Работы выполнялись силами технических служб ЗР.

решение. Первым делом принудительно открыли и зафиксировали заслонку. Тепло в салон пошло, а его избыток сбрасывали в открытое окно. На следующий день на безвестной СТО купили и врезали в шланг отопителя кран от «восьмерки», а его привод – тросик подсоса от «Жигулей» – вывели в салон под рулевую колонку. Решение оказалось настолько простым и удачным, что позже таким же образом восстановили и управление заслонкой. Не электроника, конечно, зато безотказно и даже продублировано – можно управлять краном, а можно заслонкой! А о мнимой потере комфорта – управление, мол, теперь ручное – даже не вспоминаем.

Из последних доработок – небольшие боковые фары, чтобы светить на обочины в повороте. Включаются автоматически при повороте руля. Исключительно удобная штука при маневрировании в темноте! А из последних крупных трат – замена водительского сиденья за 3500 рублей. Старое просидели до каркаса, поролон истлел – и никакая фанерка не могла вернуть ему первоначальную форму.

Разумеется, постоянно следили за шинами, тормозами и т. д. Расходники, конечно, стоят денег, но безопасность дороже. Тем не менее эксплуатация обошлась не в 5–6 рублей за километр, а втрое дешевле.

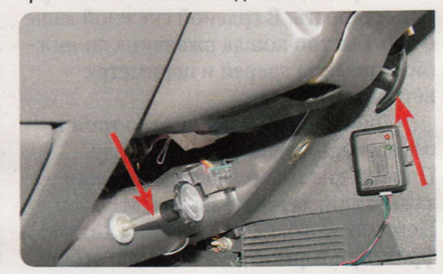
С такой подсветкой маневрировать намного безопаснее.



В арктических условиях надежнее простой кран от модели 2108.



Наш вариант управления отопителем: краном и заслонкой. Вид из салона.





ВАЗ-21124

- Изготовитель – АВТОВАЗ
- Год выпуска – 2004-й
- В эксплуатации «За рулем» – с ноября 2004 года
- Пробег на момент отчета – 160 000 км
- Предыдущие публикации – 2006, № 1, 10; 2007, № 8; 2010, № 12

Отработав в Тольятти на шинных тестах 100 000 км, «двенашка» переехала доживать свой век в Москву. Но не суждено ей было спокойно встретить старость. В соленой снежной каше очень быстро пошла ржавчина по нижним кромкам дверей и периметру ветрового стекла.

Двигатель. Он непонятно троил, подергивая машину даже на ходу. Поочередно меняли свечи, катушки зажигания, датчик фазы и ДМРВ... Помимо этого, куда-то уходил антифриз, при торможении машина забирала в сторону, подшипники задних колес угрожающе шумели, штатные электрозамки дверей не работали... Продолжать дефектную ведомость можно долго, – скажу лишь, что следующие 30 000 км дались немалой кровью. Конечно, запчасти не самые дорогие, но со временем набегает немалая сумма.

Взгляните на таблицу расходов! Они могли быть еще больше, но мы, сами того не ожидая, сэкономили, тестируя на машине те или иные узлы. Когда первые амортизаторы свое почти отслужили, их заменил комплект «Асоми». Позже его место заняли изделия SS20. Здесь дело не ограничилось просто установкой амортизаторов: фирма предложила оснастить автомобиль комплектом с регулировкой демпфирования в зависимости от состояния дороги. Любопытные результаты этих испытаний описаны в ЗР, 2010, № 12. В таблице расходов эти опыты, естественно, не отражены.

Зато передние сиденья к 160 000 км сохранились идеально! Дело не в их выдающейся стойкости, просто до 100 000 км они, заботливо упакованные в полиэтилен, лежали на складе, а в тестах трудились спортивные.

К концу отчетного периода преподнес неприятность полик багажника: его пластмассовая основа рассыпалась на осколки. По отпечаткам на коврике вырезали щитки из оргалита толщиной 5 мм и приклеили их к обивке «жидкими гвоздями» – оказалось, не держат! Пришлось посадить на проволочные скобки.

Каждый километр пробега нашей «двенашки» обошелся в 2,24 рубля. Считаем, приемлемо, и в общем машина нас устраивает. Хотя сил и времени, потерянных на многочисленные ремонты, конечно, жаль. ЗР

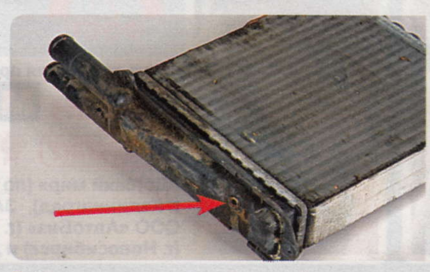
РАСХОДЫ НА ЭКСПЛУАТАЦИЮ И ОБСЛУЖИВАНИЕ ВАЗ-21124 (0–160 000 км), руб.

Расходы на содержание (0–65 000 км)	144 104
Из них на бензин (А95)	101 200
Расходы на содержание (65 000–160 000 км)*	213 922
Из них на бензин (А95)	113 800
Плановые ТО (материалы и т. д.)	14 950
Свечи зажигания (4 компл.)	1600
Катушки зажигания (4 шт.)	4800
Датчик фазы (распредвал)	120
ДМРВ	2300
Регулятор холостого хода	650
Ремень привода генератора	1500
Генератор	3100
Ремень ГРМ в комплекте с роликами	1900
Насос охлаждающей жидкости	900
Подушки двигателя (компл.)	1550
Радиатор системы охлаждения двигателя	2014
Расширительный бачок	300
Бачок омывающей жидкости	120
Насос стеклоомывателя	350
Патрубки системы охлаждения	445
Колодки тормозные передние (5 компл.)	2000
Колодки тормозные задние (2 компл.)	700
Тормозные диски (2 шт.)	2480
Тормозные барабаны (2 шт.)	1800
Подшипники ступиц передние (2 шт.)	1800
Подшипники ступиц задние (2 шт.)	1600
Приводы ведущих колес (компл.)	6348
Сцепление в сборе	3415
Синхронизатор КП	100
Подшипник вала КП	250
Суппорт переднего тормоза (2 шт.)	2630
Цилиндр тормозной задний (2 шт.)	800
Трос стояночного тормоза	350
Наконечники рулевых тяг (2 шт.)	630
Шаровая опора (2 шт.)	300
Амортизаторы передние, задние	6430
Фары (2 шт.)	2120
Глушитель	2500
Прокладка клапанной крышки	150
Резонатор	1800
Аккумуляторная батарея	2600
Шины (2 компл.)	20 380
Подрулевой переключатель	340
Реле указателей поворотов	100
Электропривод дворников	850
Радиатор отопителя	600
Охлаждающая жидкость	450
Общие расходы (0–160 000 км)	**358 026**
Стоимость 1 км пробега	2,24

**Работы выполнялись силами технических служб ЗР.*



Увы, вечных подшипников так и не изобрели...



Радиатор отопителя – менять! Пароотводный штуцер сломан.



БОЖЬЯ КОРОВКА

Сергей Клочков

Скоро год, как в парке журнала появился темно-красный «Рено-Сандеро 1,6 16V». Сразу после обкатки в щадящем режиме машина попала в жесткий ритм ежегодного марафона «60 часов «За рулем». Двенадцать часов в день на протяжении рабочей недели она носилась на максимальной скорости по скоростной дороге, прыгала по булыжнику, месила грязь на грунтовке. Восемь тысяч километров издевательств (этот пробег в таблице не учитывали из-за нестандартных режимов и повышенного расхода топлива) «Рено» выдержал с честью, без единой поломки. Единственный недостаток, поставивший автомобиль на второе место, – нечеткая работа бортового компьютера: он обещал еще около 30 км пробега, когда в баке не оставалось даже капли бензина. Из-за этого пару раз пришлось дозаправлять «Сандеро» прямо на трассе, что, естественно, уменьшило среднюю скорость.

Каждую машину, на которой долго езжу, наделяю собственным именем. «Сандеро» назвал Божьей Коровкой. Из-за цвета, формы... и характера. Жужжит себе тихонечко и легко перелетает с одной дорожной кочки на другую. Она не раз бывала в дальних поездках. Тот, кто ездил по трассе М9, особенно ранней весной, надолго запомнит разбитые участки в Тверской области в районе Нелидова. Даже грузовики объезжают колдобины и ямы по обочине. А моя Коровка идет себе по гребням, похлопывая шинами со звуком баскетбольного мяча. Главное – не «поймать» яму с острыми краями. В такую попадать совсем не хочется – стараюсь пропускать между колес.

Ну а мелочь «Сандеро» вообще не замечает.



Поскольку показания датчика уровня топлива и борткомпьютера сомнительны, в дальнюю дорогу лучше брать небольшой запас в канистре.

RENAULT SANDERO

- Изготовитель – «Автофрамос», Россия
- Год выпуска – 2010-й
- В эксплуатации «За рулем» – с августа 2010 года
- Пробег на момент отчета – 25 000 км
- Предыдущие публикации в журнале – 2010, № 10; 2011, № 5

Проверили Коровку и морозами. До –30 °С (холоднее не было) легко заводится и быстро прогревается.

А вот экономичностью не похвастается. По прибалтийским дорогам с их строгими правилами (50 км/ч в населенных пунктах, 90 км/ч за городом) намотал более 500 км со средним расходом 6,2 л/100 км. А в России на более загруженных шоссе расход подскакивает до 7,5 л/100 км. Вероятно, сказывается высокая осанка. Но я бы уменьшил передаточные числа четвертой и пятой передач.

Сидеть за рулем очень удобно. Раз приподнял на один щелчок сиденье – и забыл о нем. Хотя иногда провожу в этом кресле по 14 часов почти без перерывов. Кроме как в ходе планового ТО на 15 000 км, машина не потребовала ни запчастей, ни масла. В общем, нравится мне Божья Коровка. Вот бензина это «насекомое» могло бы пить поменьше. Может, еще умерит аппетит? ЗР

РАСХОДЫ НА ЭКСПЛУАТАЦИЮ RENAULT SANDERO (0–25 000 км), руб.

Расходы на содержание (0–25 000 км)	**41930**
Из них на бензин (А95, средний расход – 7,8 л/100 км)*	33150
ТО-15 000 км	8780
Стоимость 1 км пробега*	**2,46**

*Без учета марафона «60 часов «За рулем».

ПЕРВЫЙ ПАРЕНЬ

Игорь Моржаретто



В нашем парке появился новичок: белый кроссовер «СанЙонг-Актион». На нем мне придется ездить целый год, и эта перспектива, честно скажу, воодушевляет. Сразу надо отметить: абсолютно ничего общего со старым «Актионом» новый не имеет. Тот был полноценным вседорожником, с рамой и неразрезным задним мостом, а нынешний – стильный «паркетник». Нарисовать обводы городского кроссовера поручили итальянцу Джуджаро: получилось очень современно, даже смело. Во всяком случае, если в профиль нью-«Актион» похож на многих рыночно удачных собратьев, то анфас – ну просто «Ягуар», не меньше! У новой модели уже нет рамы, кузов несущий, подвеска независимая. И в салоне все смотрится иначе, чем у предшественника, ни малейшего намека на нарочитую грубость. Наш экземпляр – в комплектации «Элеганс+», без кожи, но отделка сидений да и салона в целом – на самом высоком уровне. К расположению приборов и органов управления никаких претензий, я освоился моментально: все легко читается, расположено именно там, где ожидаешь. Единственная претензия – к управлению климат-контролем: почему-то отсутствует индикация температуры, а на шайбе-регуляторе значится единственная цифра: 25. То есть предлагается плясать от нее вверх-вниз. Других претензий к работе климатической системы нет.

SSANGYONG ACTYON

- Изготовитель – «Соллерс – Дальний Восток»
- Год выпуска – 2011-й
- В эксплуатации «За рулем» – с апреля 2011 года
- Пробег на момент отчета – 3300 км

Нет замечаний и к обустройству салона. Отказ от рамы привел к тому, что пол стал ниже и он абсолютно ровный: среднему пассажиру на заднем сиденье есть куда поставить ноги. Запросто можно сидеть, закинув ногу на ногу...

Но вот багажник очень большим не назовешь, хотя, конечно, по сравнению с предшественником он просто огромный. Однако если сложить спинку дивана (можно полностью, а можно по частям), то в машину влезет даже двухметровый холодильник.

С точки зрения безопасности уже базовый автомобиль за 799 000 руб. укомплектован хорошо, а у нас-то вообще «Элеганс+» за 999 000 руб.: в нем четыре подушки безопасности и две шторки, антиблокировочная система, EBD, ESP, системы экстренного торможения (BAS), антиопрокидывания (ARP), помощи при подъеме (HSA)... В обычных условиях автомобиль моноприводный, но, если надо, полный привод подключит электроника. Впрочем, можно сделать это и принудительно – нажав кнопку на передней панели. Собственно, ею исчерпываются внедорожные атрибуты, так что серьезное бездорожье новому «Актиону» противопоказано.

РАСХОДЫ НА ЭКСПЛУАТАЦИЮ SSANGYONG ACTYON (1600–3300 км), руб.

Расходы на содержание (1600–3300 км)	
Дизтопливо (средний расход – 11,5 л/100 км)	4340
Стоимость 1 км пробега	**2,6**

Понравился 175-сильный турбодизель: легко подхватывает, да так, что просто вдавливает в сиденье. А вот 6-ступенчатая механическая коробка передач с ним не слишком дружит. Во всяком случае, в городских условиях, когда надо постоянно играть передачами, коробка быстро начинает раздражать. Первая скорость включается не слишком четко, и она очень короткая: только успеваешь перебросить рычаг на вторую – а поток тяги уже остановился. Начинай все сначала...

Зато на трассе можно полностью почувствовать характер машины: ускоряется, тормозит и рулится она отлично. При этом именно на шоссе «Актион» укладывается в обещанные нормы расхода – около 7 л/100 км. В пробках машина становится очень прожорливой – съедает литров пятнадцать на сотню (по борткомпьютеру).

При всем том автомобиль мне нравится. И если раньше в корейской семье были сплошные мужики-трудяги (с весьма хмурыми лицами, замечу), то ныне у них удался первый нормальный парень, которому не стыдно и в городе показаться. ЗР



Интерьер в новом «Актионе» хорош – спасибо маэстро Джуджаро!

КАРМАННАЯ «ПРОМИЛЛИЦИЯ»

Отличать трезвого водителя от пьяного обязан алкотестер, даже дешевенький. Засомневались, как обычно, **Алексей Воробьев-Обухов** и **Михаил Колодочкин**.

– Посмотри на меня в визатор, родной. Какая точка отвечает? Зеленая! Теперь на него посмотри – тоже зеленая. И у тебя зеленая! А теперь на Уэфа посмотри. Какая точка? Оранжевая!

Из кинофильма «Кин-дза-дза»

Со времен Аристотеля мы заученно повторяем: природа не терпит пустоты. Но вот нулевой порог, отделяющий абсолютно трезвого водителя от всех прочих, нам – увы! – приходится терпеть: строго указано сверху. Уровень алкоголя в крови, как и в выдыхаемом воздухе, у водителя должен составлять ноль целых ноль десятых! Хотя еще совсем недавно было 0,3 промилле.

Инженеры и прочие подкованные люди закатывают глаза к небу: «Это невозможно!». Их учили: любой измерительный прибор имеет погрешность, вовсе не нулевую. Мало того, только ленивый не писал про естественный фон и прочую неодинаковость



водителей, в том числе абсолютно трезвых. Тем временем алкотестеры различных мастей на прилавках не залеживаются – сознательные водители искренне интересуются, насколько их реальное самочувствие совпадает с мнением электронного чипа, спрятанного в симпатичном корпусе. Особого доверия к этим «сувенирчикам», в общем-то, нет, а вот надежда, что их показания хотя бы приблизительно совпадут с официальными, все же остается. Именно это мы и решили проверить, взяв на тест шесть недорогих алкотестеров по цене от 300 до 3000 рублей. Пять из них электронные: «китайцы» Alco Check AD 118 (№ 5) и ALK-HW-03 (№ 2), «корейцы» SAFEDRIVE DELUXE (№ 4) и ALCOSCENT DA-7000 (№ 1), а также представитель Гонконга AlcoSafe kx-1200 (№ 3). Шестой – «россиянин» АТ-003 – подобие так называемых трубок Шинкаренко, в которые натужно дули еще поколения советских людей.

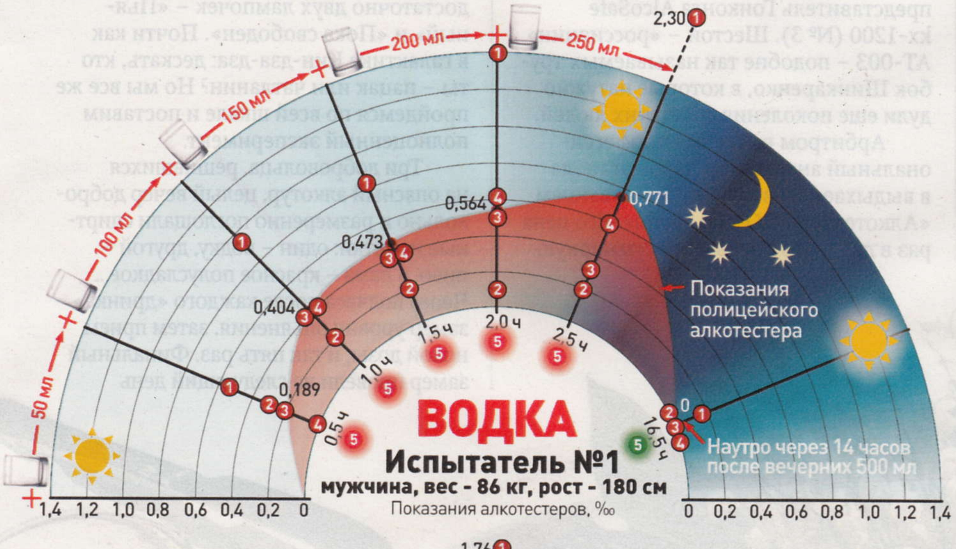
Арбитром выступил профессиональный анализатор паров этанола в выдыхаемом воздухе под названием «Алкотектор PRO-100 combi». Его цена раз в двадцать превышает суммарную стоимость тех аппаратиков, которые мы собрались испытать, – мало кому захочется приобретать такой прибор в личное пользование. Ведь по нынешним законам выходит, что прибору достаточно двух лампочек – «Пьяный» и «Пока свободен». Почти как в галактике Кин-дза-дза: дескать, кто ты – пацак или чатланин? Но мы все же пройдемся по всей шкале и поставим полноценный эксперимент.

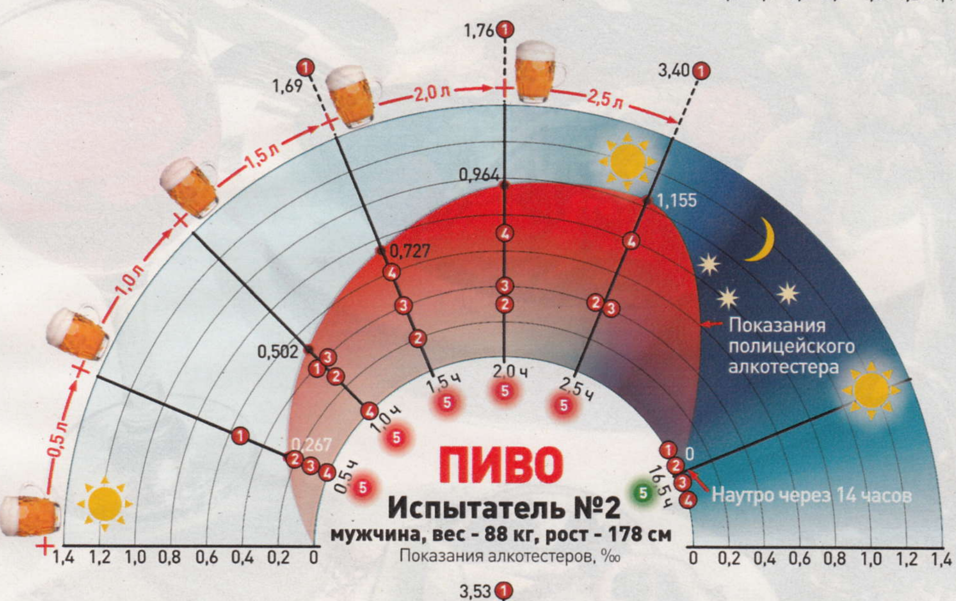
Три добровольца, решившихся на опасный алкотур, целый вечер добровольно и размеренно поглощали спиртные напитки: один – водку, другой – пиво, а дама – красное полусладкое... Через полчаса после каждого «дринка» – замер уровня опьянения, затем прием новой дозы, и так пять раз. Финальный замер провели на следующий день

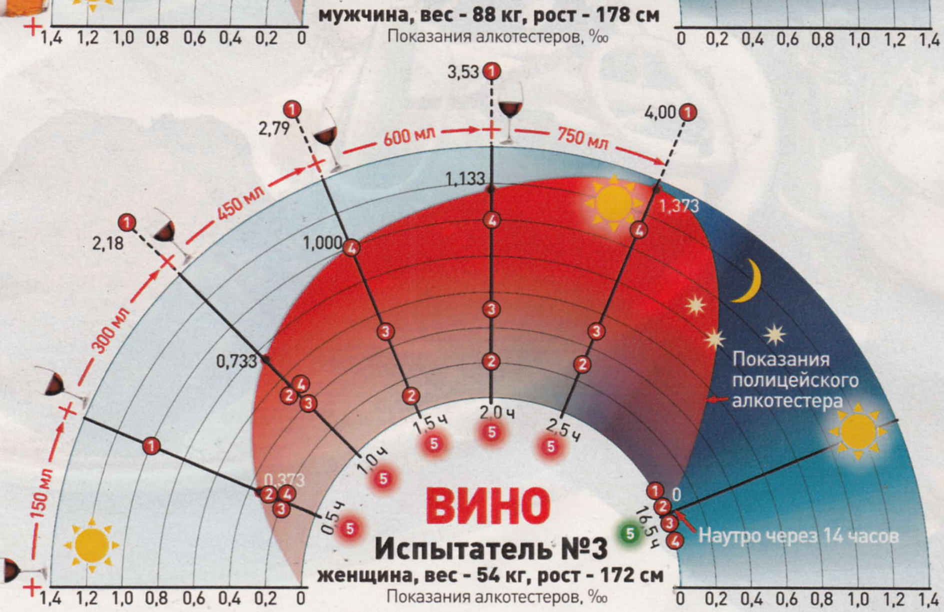


АЛКОГРАММЫ ДРИНК-ПИЛОТОВ

Истинные результаты тестирования, замеренные образцовым алкотестером, расположены на границе красного «алкосектора». Попадания в цель прочих приборов отмечены согласно их номеру – с 1 по 5. При этом алкотестер № 5 оценивал степень опьянения цветом индикатора: зеленым (доза до 0,2‰) или красным (доза от 0,4–2,0‰).







НАША СПРАВКА

ЧТО ТАКОЕ ПРОМИЛЛЕ И ЧЕМ ОНО ОТЛИЧАЕТСЯ ОТ МГ/Л

Миллиграммы, деленные на литр, (мг/л) и промилле (‰) – это не единицы измерения одного и того же, как, например, секунды и часы.

В миллиграммах на литр измеряют содержание паров алкоголя в выдыхаемом воздухе.

В промилле измеряют содержание алкоголя в крови.

Считается, что первое строго пропорционально второму. Иными словами, на практике установлено, что если у человека в крови 1‰ алкоголя, то в выдохе будет 0,45 мг/л алкоголя. Поэтому одни алкотестеры дают показания в мг/л, а некоторые сразу переводят их в промилле. Для приблизительных расчетов можно, переводя мг/л в промилле и наоборот, пользоваться коэффициентом 2. Например, 0,5 мг/л – это примерно 1‰.

(кстати, к этому времени выяснилось, что уже после тестов первый испытатель осушил водочную бутылку полностью – не смогли отобрать). Результаты замеров свели в таблицу, оценили результаты и пришли к выводу: группенфюрер Мюллер был прав, верить нельзя никому! Приборчики мигали лампочками, выдавали разные циферки, но ничего стабильного и похожего на истинные значения нам увидеть не удалось. Только древние трубки с химреактивом окрасились после первого же приема на грудь.

Особенно много хлопот доставили образцы без мундштука: результаты зависели от того, насколько сильно и метко вдувался перегар в щели над дисплеем. Поэтому, если все же захотите приобрести алкотестер, советуем брать модель с трубочкой – не промажете даже в подпитии. Кстати, в комплект часто входят индивидуальные наконечники – пригодятся в случае коллективного использования прибора.

НИЧЕГО СТАБИЛЬНОГО И ПОХОЖЕГО НА ИСТИННЫЕ ЗНАЧЕНИЯ НАМ УВИДЕТЬ НЕ УДАЛОСЬ.

Подробности на рисунках, «схема эксперимента» – на фото. А в качестве бонуса читателям – наш зарулевский тест на опьянение. Всем предлагаем определить количество электронных алкотестеров, использованных в сервировке стола. Если не видите ни одного, значит, вы уже уснули. Нашли от одного до четырех – нужно отдохнуть. Обнаружили пять – ура! А тем, кто насчитает, к примеру, десяток изделий, лучше вызывать такси... ЗР



Наблюдать, как работают герметики, очень любопытно. На глазах мощная струя постепенно превращается в прерывистую струйку, а потом и вовсе исчезает.

БОРЬБА С ТЕКУЧКОЙ

Можно ли самому ликвидировать течи в системе охлаждения? И каких последствий можно ожидать? Герметики тестируют **Михаил Колодочкин** и кандидат технических наук, доцент кафедры ДВС Санкт-Петербургского политехнического университета **Александр Шабанов**.

Радиаторы системы охлаждения и отопителя салона иногда текут. Оправдание тому есть: большие перепады температур способствуют развитию термоусталостных процессов в тонкостенных трубках. Итог – появление микротрещин, через которые начинает сочиться жидкость. Надежнее всего заменить дефектную деталь. Но если до сервиса далеко, а ехать надо?

Старый-престарый рецепт – возить с собой упаковку сухой горчицы. Ее порошок, добавленный в антифриз, способен на время уменьшить или даже ликвидировать небольшие течи. Однако после необходимо тщательно промыть систему охлаждения, ведь горчица может забить не только микротрещины, но и сами каналы для охлаждения, трубки радиатора и особенно – печки! К счастью, сегодня есть препараты посовременнее – их и оценим.

Мы взяли шесть разных составов. Любопытно, что стандартных методик для проверки герметиков системы охлаждения нам найти не удалось – их просто нет! Не беда, создадим свою, зарулевскую! Поскольку главная задача герметиков – закрыть течи из микроотверстий, то на установленном на стенд двигателе в трубопровод между термостатом и радиатором врезали контрольный элемент, а именно полую стальную трубку с четырьмя калиброванными отверстиями – 0,3; 0,5; 0,7 и 1,0 мм. Вначале оценим для каждого герметика время, в течение которого он «закроет пробоину». Если течь не возобновляется, ставим зачет. Оценим и влияние герметиков на элементы системы охлаждения: оседает ли препарат на стенках, меняется ли гидравлическое сопротивление и т. п.

Все шесть участников с задачей справились, но очень по-разному. Если BBF и Liqui Moly закрывали отверстия поочередно – сообразно диаметру, то, к примеру, Gunk долго «думал»: даже самое маленькое отверстие затянулось только через 2 минуты 34 секунды, зато потом практически одновременно закрылись все три оставшихся: их время от 3 минут 34 секунд до 4 минут 5 секунд. Причем первой почему-то прекратилась течь из самой большой дырки – 1,0 мм! А вот многофункциональный герметик длительного действия K-Seal сравнительно быстро и надежно задраил только три меньших отверстия. Четвертое закупоривалось очень долго – 6 минут 20 секунд.

Еще интереснее повел себя Hi-Gear. Все отверстия закрылись с рекордной скоростью – через 1 минуту 58 секунд! Но через три минуты... снова открылись большие дырки – 0,7 и 1,0 мм. Окончательно течь прекратилась только через 10 минут, и за это время мы два раза доливали антифриз в бачок.

5-6 место. Герметик системы охлаждения Fillinn



Заявленный производитель: ООО «Делфин кемикалс», Россия, по заказу и под контролем PRIDE USA

Ориентировочная цена: 60 руб.

Белая эмульсия. Похоже, полимерная. Легко разбалтывается, начинает действовать сразу после попадания в бачок. Не сумела залечить отверстие в 1,0 мм, с остальными справилась, но не быстро. Уровень остаточных отложений великоват.

\+ Сравнительно дешевый состав.

− При серьезных повреждениях может не спасти.

5-6 место. Герметик системы охлаждения Gunk Radiator Sealer Super



Заявленный производитель: США

Ориентировочная цена: 160 руб.

Густая коричневая эмульсия работает эффективно и сравнительно быстро; отверстия разных диаметров закрылись практически одновременно. Но вот отложений на деталях осталось многовато. Для старых и грязных радиаторов это может быть опасно.

\+ Работает быстро и эффективно.

− Сравнительно высокий уровень остаточных отложений.

4 место. Состав для ремонта радиаторов и системы охлаждения Hi-Gear Stop Leak (Gold Formula)



Заявленный производитель	США
Ориентировочная цена	190 руб.

Сине-зеленая волокнистая субстанция после размешивания лечила отверстия странно – течи то прекращались, то начинались снова. Полное закрытие отверстий наступило уже после того, как из расширительного бачка ушел антифриз, – пришлось доливать. В итоге «залечилось» даже сливное отверстие!

(+) Высокая эффективность, формирует пробки даже в больших отверстиях.

(–) Работает довольно медленно и скачкообразно. Сравнительно высокий уровень остаточных отложений.

3 место. Герметик системы охлаждения K-Seal



Заявленный производитель	США
Ориентировочная цена	430 руб.

Густая коричневая эмульсия заявлена как долгоиграющая, не требующая последующей замены деталей. Содержит медную пудру, формирующую прочные пробки. Работает достаточно эффективно, но залечивание больших отверстий идет медленно. Зато отложений совсем немного.

(+) Малый уровень остаточных загрязнений.

(–) Самый дорогой препарат в нашей выборке.

2 место. Герметик системы охлаждения Liqui Moly



Заявленный производитель	Германия
Ориентировочная цена	200 руб.

Металлосодержащий препарат. Осадок после сливания сиял блестками всех цветов. Явный лидер по скорости заделывания отверстий, причем течи, прекратившись, больше не возобновлялись. Уровень остаточных отложений средний.

(+) Высокая эффективность работы.

(–) Цена.

1 место. Герметик радиатора «BBF Супер»

Заявленный производитель	Россия
Ориентировочная цена	55 руб.

Белая эмульсия работает классически – последовательно и сравнительно быстро закрывает отверстия от меньшего к большему. Остаточных отложений совсем немного. После вскрытия на месте отверстий видны аккуратные грибки полимерных пробок. И при этом самый дешевый состав среди испытанных!

(+) Наилучшее соотношение цена/качество. Самый низкий уровень отложений.

(–) Не обнаружено.

Fillinn миллиметровое отверстие так и не закрыл. Через 20 минут после начала испытаний нам надоело переливать из пустого в порожнее и мы выключили мотор. Дырки меньшего диаметра затянулись, но тоже на свой лад: дольше всего текло из отверстия 0,5 мм – более 10 минут. Причем 0,7-миллиметровое к этому моменту уже давно закрылось. А каков долгоиграющий эффект герметиков? Пять из них (препарат Fillinn по упомянутым выше причинам в длительных испытаниях участия не принимал) честно отстояли 10 стендовых моточасов. Каких-то изменений в тепловом режиме двигателя мы не увидели. Печки грели, краники открывались и закрывались, термостаты работали штатно. Вскрытие, проливка и взвешивание контрольных элементов – радиаторов, кранов и термостатов – чудес не выявили. Масса их возросла, гидравлическое сопротивление увеличилось после применения всех составов. Больше всего – после Fillinn, Hi-Gear и Gunk. В общем, этого следовало ожидать, судя по исходному виду препаратов. Но даже с такими отложениями системы охлаждения остались работоспособны.

Еще забавные моменты. При сливе антифриза проблемы создал лишь состав Hi-Gear. Он настолько хорошо залечил все отверстия, что, отвернув сливную пробку, привычной струи мы так и не дождались. Пришлось ковырять отверткой. Отложения наблюдались также на крыльчатке помпы и в каналах блока. А после слива антифриза с герметиком Liqui Moly дно посудины разукрасилось цветными блестками – будто мишура с новогодней елки осыпалась.

Итак, можно ли рассчитывать на герметики системы охлаждения? Те, что мы проверили, доказали свою работоспособность. Распределение по местам определила сумма результатов по четырем видам испытаний, сведенных в таблицу. Польза от препаратов есть, но не забывайте: эти составы имеют чисто аварийное предназначение. ЗР

РЕЗУЛЬТАТЫ ИСПЫТАНИЙ ГЕРМЕТИКОВ

Препарат	«BBF Супер»	Liqui Moly	K-Seal	Hi-Gear	Gunk	Fillinn
ВРЕМЯ ПОЛНОГО ЗАКРЫТИЯ КАЛИБРОВАННЫХ ОТВЕРСТИЙ, с						
0,3 мм	20	30	75	35	154	126
0,5 мм	85	62	115	96	224	612
0,7 мм	124	88	315	345	245	292
1,0 мм	146	118	380	630	218	–
ИЗМЕНЕНИЕ МАССЫ ТЕРМОСТАТОВ, г						
До испытания	277,435	275,344	276,705	274,198	275,180	277,426
После испытания	278,889	276,668	277,692	276,168	277,978	279,161
Разница	+1,454	+1,324	+0,978	+1,970	+2,798	+1,735
ИЗМЕНЕНИЕ МАССЫ РАДИАТОРОВ ОТОПИТЕЛЕЙ САЛОНА, г						
До испытания	787,5	776,5	777,0	779,5	786,5	795,5
После испытания	797,0	790,0	790,0	792,0	801,0	810,0
Разница	+9,5	+13,5	+13,0	+12,5	+14,5	+14,5
ИЗМЕНЕНИЕ ВРЕМЕНИ ПРОЛИВКИ РАДИАТОРА ОТОПИТЕЛЯ САЛОНА, с						
До испытания	18,19	18,24	18,32	18,51	18,46	18,38
После испытания	19,10	19,17	19,43	20,13	20,02	19,76
Разница	0,91	0,93	1,11	1,62	1,56	1,38

БЛЕСТЯЩАЯ ЗАЩИТА

Реально ли защитить салон от палящих лучей солнца? Таланты экранов оценивали **Алексей Воробьев-Обухов** и **Михаил Колодочкин**.

Кондиционеры перебрались в разряд привычных опций, и это хорошо. Но когда машина часами стоит на открытом летнем солнце, некоторые детали кузова и, главное, салона могут нагреться градусов до восьмидесяти, а то и больше! Рука невольно отдергивается от раскаленной поверхности, а голова начинает соображать: как бы помочь кондишену справиться с жарой? Простейшее решение – противосолнечные экраны.

Разновидностей подобных экранов не счесть – мы без труда приобрели пять изделий, закрывающих ветровое стекло. Конструкция у всех схожая: две светоотражающие поверхности, выполненные на алюминиевой основе, разделяет пенистая сердцевина – теплоизолятор. Примерная цена – 150–200 рублей, родословная – восточная, различия – в размерах, дизайне поверхности и способах крепления: присоски, завязки и т. п. Однако не удалось найти указания, где, собственно, крепить экран – снаружи или внутри?

Вопрос не банальный. В подавляющем большинстве припаркованных машин экраны прячут внутри, и причина этого понятна. А вот с точки зрения физики внешнее размещение гораздо предпочтительнее: отраженному теплу лучше рассеиваться в свежем воздухе, чем гулять внутри салона.

Подобные экраны препятствуют выгоранию панелей и обивки. А вот конкретное понижение температуры производители не декларируют. Восполнить пробел мы решили самостоятельно, для чего воспользовались пирометром (бесконтактный измеритель температуры). Подопытными стали наши «Хёндай-Гетц» и «Солярис».

Дождались солнечной погоды, когда в тени термометр показал 25 °С. К полудню спинки сидений, на которые не попадало солнце, нагрелись до 48°, торпедо – до 70°, а козырьки комбинации приборов (они почти перпендикулярны направлению лучей) – аж до 80°! Что ж, берем две шторки, одну – блестящую с двух сторон, другую – с рисунком, и накладываем на ветровые стекла, причем снаружи! Теперь не грех и пообедать – тепловые процессы инерционны, так что необходимо подождать часок, а то и другой. Есть эффект! Солнце греет еще сильнее, но в «Солярисе», прикрытом блестящей наружу шторкой, торпедо остыло до 46°, козырек – до 47°, а сиденье – до 41°. Это уже не смертельно и на сауну больше не похоже. «Гетц», которому досталась шторка с рисунком, тоже остыл, но чуть меньше: 50, 51 и 43 °С соответственно.

Журналистская фантазия сразу подсказала способ сильнее остудить салон: надо купить еще пару таких же шторок и положить их... на крышу. Особенно эффективно это будет для черного «Гетца».

А стоит ли вообще охлаждать салон таким способом? Полагаем, стоит. Особенно это необходимо электронным приборам, которые хранятся в бардачке или – боже упаси! – стоят на торпедо. Мы имеем в виду навигаторы, спикерфоны, антирадары и т. п. Кроме того, кондиционеру (если он, конечно, есть) так гораздо легче справиться с жарой и привести температуру салона к норме. А это, в свою очередь, позволит сэкономить немного топлива.

От рекомендаций, какая именно шторка лучше, воздержимся: ориентируйтесь на размер и способ крепления. ЗР



УСКОРЕНИЕ И ПЕРЕСТРОЙКА

«Мишлен» уступил место в Формуле-1 конкурентам, но опыт и знания воплотил в новой шине для суперкаров – убедился **Вячеслав Субботин**.

«Мишлен» использует в брекере особо прочный материал «Тварон». Нити натянуты посередине сильнее, чем по краям. На скорости профиль распрямляется – получается идеальная форма и большое пятно контакта.

Громких побед в спорте у «Мишлена» немало: Формула-1, «Ле-Ман», гонки WRC… Компания не жалеет денег на исследования, ассигнуя более полумиллиарда евро в год. Лучшие из созданных образцов, пройдя проверку в спорте, становятся серийной продукцией.

Так родилось новое поколение шин – замена легендарным высокоскоростным «Пилот Спорт 2» (Pilot Sport PS2). «Мишлен-Супер Спорт», по заявлению компании, – именно универсальная шина: и в пир и в мир. То есть и для обычных дорог, и для гонок. В доказательство приводят ряд любопытных фактов. Начнем с того, что прототип «Супер Спорт» – шина болидов серии «24 часа Ле-Мана».

Мало того, гражданскую версию «Супер Спорта» «Мишлен» подверг испытаниям, которые обычным шинам и не снились: 50 000 км пробега с удвоенными нагрузками, 1000 часов на скорости свыше 300 км/ч. И еще заезды на спорткарах по знаменитым гоночным трекам – «Эшторил», «Маньи-Кур», «Нюрбургринг».

«Мишлен-Супер Спорт» обставила предшественницу по многим показателям. Тормозной путь с сотни на сухой дороге уменьшился на полтора метра, на мокрой – на три. Время прохождения сухого круга длиной 4 км сократилось на 2,5 секунды, а мокрого и более короткого – на полторы. Для наглядности: полторы секунды при скорости триста – это 125 метров выигрыша, 2,5 секунды – 208 метров! Отыграть их в гонке почти невозможно. И все это при возросшем на 10% ресурсе шины.

Словом, результаты впечатляющие. Но за счет чего? Во-первых, в брекере сверхпрочный кевларовый материал компании Twaron. Эта материя, опоясывающая шину по кругу, в центре натянута сильнее, чем по краям. На высокой скорости центробежная сила старается раздуть шину – больше всего в центре. «Тварон», немного вытягиваясь, придает ей идеальную форму с расчетной площадью пятна контакта. Благодаря этому решению (и в целом всей конструкции) площадь пятна и в повороте не уменьшается, как это происходит на рядовой шине, а остается прежней, к тому же не возникают зоны перегрева. Поэтому повороты можно проходить гораздо быстрее.



Из-за удачной конструкции площадь пятна контакта «Супер Спорта» не меняется ни на скорости, ни в повороте. Сцепление остается высоким и эффективным.



Беговая дорожка протектора состоит из двух частей. Внешняя – жесткая, хорошо противостоит износу в поворотах. Внутренняя – мягкая, цепко работает при торможении и разгоне, отменно держит авто на мокром покрытии.

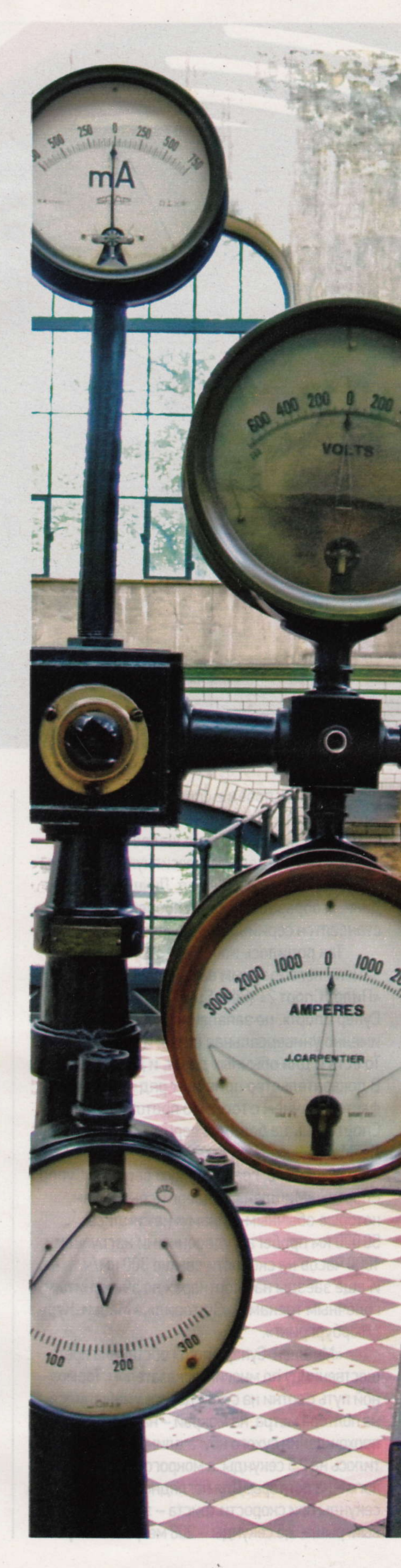
Во-вторых, для протектора использованы разные резиновые смеси. Наружная треть беговой дорожки состоит из уникального эластомера с износостойким углеродом. Она залог высокой ходимости. Остальные две трети дорожки выполнены из новой смеси очень цепкого состава, вгрызающегося в асфальт при торможении и разгоне, будь то на сухом покрытии или на мокром.

Неспроста этими шинами комплектуют «Бугатти-Вейрон», БМВ-М3, «Ниссан GT-R» и т.п. Последняя новость – «Мишлен-Супер Спорт» после серьезных тестов теперь ставят и на первый полноприводный «Феррари-FF».

Если в вашем гараже застоялся спорткар, можете смело переобувать его в «Супер Спорт» и выводить на трек – шины уже продают в России. Размеры – от 225/45ZR18 до 265/30ZR22. ЗР

АРГУМЕНТЫ И ВОЛЬТЫ

Стандарты стандартами, но мало-мальски опытный инженер всегда имеет собственное мнение касательно целесообразности тех или иных испытаний. Как себе представляют «правильные» тесты батарей специалисты компании «Джонсон контролс», выяснял Михаил Колодочкин.



Заставить сотрудника крупной компании высказать личное мнение по конкретному техническому вопросу – задача почти нереальная: он улыбнется и вежливо перескажет содержание пресс-релиза. Тем интереснее, что компания «Джонсон контролс» (JC) на официальном уровне предложила свой собственный рейтинг для испытаний, которым различные лаборатории мира подвергают аккумуляторные батареи.

Все тесты «джонсоны» условно разбили на три категории – назовем их «Электрика», «Ресурс» и «Безопасность». И вот что думает фирма о весомости этих категорий, а также отдельных видов испытаний в каждой из них.

ВЕСОМОСТЬ РАЗЛИЧНЫХ ТЕСТОВ БАТАРЕЙ

Категория испытаний и ее весомость, %	Проверяемый параметр	Рейтинг (по 4-балльной шкале и в процентах)	
«Электрика», 20%	Емкость	★★	5%
	Холодный пуск	★★★★	15%
«Ресурс», 60%	Сопротивляемость коррозии	★★★	15%
	Устойчивость к циклам «заряд-разряд»	★★★	15%
	Потребление воды	★★★	15%
	Прием заряда	★★	5%
	Хранение заряда	★★	5%
	Устойчивость к вибрации	★★	5%
«Безопасность», 20%	Удержание электролита	★★★★	20%

Что конкретно предлагается проверять при каждом тесте? И насколько эти испытания совпадают с теми, которые уже не первый десяток лет проводит ЗР? Давайте разберемся, как говорится, по пунктам.

ЭЛЕКТРИКА

Вид испытаний (согласно Johnson Controls)	Методика	Рейтинг: мнение JC	Рейтинг: мнение ЗР
Емкость	При температуре 25 °С батарею разряжают током, численно равным 1/20 от заявленной емкости в ампер-часах, до тех пор, пока напряжение на клеммах не снизится до 10,5 В. Время разряда пересчитывают в ампер-часы.	★★	★★★★
Холодный пуск	При температуре минус 18 °С батарею разряжают током, указанным производителем, в течение 10 с. Напряжение не должно упасть ниже 7,5 В. Затем, после 10-секундной паузы, величину разрядного тока снижают до 60% от исходной, после чего продолжают разряд до напряжения 6,0 В.	★★★★	★★★★

***Комментарий ЗР.** В наших тестах эти параметры оцениваются в первую очередь. Однако мы предпочитаем проверять резервную емкость, а не 20-часовую: по нашему мнению, параметр, оценивающий живучесть батареи в минутах при отказе генератора и солидной токовой нагрузке (25 А), гораздо нагляднее. Кроме того, факультативно мы всегда оцениваем резервную емкость в состоянии поставки: она сразу показывает, на что годится приобретаемый аккумулятор. В ходе испытаний мы обязательно оцениваем энергоемкость батареи, а не только заявленный ток. Наша задача – выбрать лучшую из однотипных, но производители, как правило, заявляют разный ток, а потому изначально находятся в неодинаковых условиях. Скажем, ток 440 А выдать куда легче, чем 520 А, а потому хилая батарея со скромными заявленными параметрами может получить более высокую оценку. Более того, обязательно проверяем все батареи как при минус 18 °С, так и при минус 30 °С: наша страна теплым климатом не избалована.*

РЕСУРС

Вид испытаний (согласно Johnson Controls)	Методика	Рейтинг	
		мнение JC	мнение ЗР
Устойчивость к коррозии	Батарею нагревают до 60 °С и заряжают при напряжении 14,4 В. Затем выдерживают ее в течение 13 суток без нагрузки, после чего охлаждают до 25 °С. Затем снова заряжают и разряжают током в 60% от заявленного. Время разряда до напряжения 6,0 В должно составить не менее 30 с. Испытание повторяют четырежды на протяжении 4 месяцев.	★★★	★
Способность выдерживать циклы заряда и разряда	Тест оценивает поведение батареи при поездках с малой скоростью на короткие расстояния. Конкретные цифры не указываются.	★★★	★
Потребление воды	Полностью заряженную батарею моют, высушивают, взвешивают, нагревают до 40 °С и оставляют подключенной к зарядному устройству при напряжении 14,4 В на 21 сутки. После этого ее очищают и снова взвешивают, определяя потерю массы в граммах на ампер-час (г/А·ч).	★★★	★
Прием заряда	Батарею разряжают на 50%, затем, не позднее чем через 10 минут, охлаждают до 0 °С. После этого – заряд при 14,4 В. Величину зарядного тока фиксируют через 10 минут после начала заряда. Он должен по меньшей мере вчетверо превосходить ток, используемый при определении 20-часовой емкости батареи.	★★	★★★
Саморазряд	Полностью заряженную батарею выдерживают без нагрузки в течение 21 суток при 40 °С. Затем проводят испытания холодным пуском – напряжение после 30 с разряда не должно падать ниже 8,5 В.	★★	★★
Устойчивость к вибрации	Батарею размещают на вибростенде и испытывают в течение 2 часов при частоте 30 Гц и максимальном ускорении 3g – при этом характер колебаний должен быть приближен к синусоидальному. Никакие утечки электролита не допускаются. Затем батарею разряжают в течение минуты током, равным 60% от заявленного. Напряжение не должно опуститься ниже 7,2 В.	★★	★

Комментарий ЗР. *Все тесты представляются нам интересными, но мы решаем несколько иную задачу. Потребительские испытания принципиально отличаются от сертификационных: в частности, мы не растягиваем ни один из тестов на 4 месяца. Мы оцениваем прием заряда, исследуем пусковые свойства батарей, разряженных на 50%, и проверяем их восстанавливаемость после полного разряда.*

БЕЗОПАСНОСТЬ

Вид испытаний (согласно Johnson Controls)	Методика	Рейтинг	
		мнение JC	мнение ЗР
Удержание электролита	В полностью заряженной батарее проверяют уровень электролита, затем поочередно наклоняют ее на 55° в разные стороны при температуре в 26 °С. Утечки электролита не допускаются.	★★★★	★

Комментарий ЗР. *Компания «Джонсон контролс» дает этому параметру высший коэффициент, у нас же он идет как факультативный. Невыливаемость электролита мы проверяем всегда, но за все время испытаний ни одна «худая» батарея просто не попалась – в любом случае ее сразу бы «сняли с пробега». Потому и оценок за это испытание мы не выставляем. Что касается визуальной проверки уровня электролита, то она возможна только в батареях с прозрачными корпусами и нанесенными «ватерлиниями».*

А КАК ЛУЧШЕ?

Напоминаем еще раз: испытания, проводимые независимыми организациями, могут принципиально отличаться от разного рода сертификационных, типовых и прочих стандартных тестов. «Джонсоны» ведут речь о батареях с конвейера – ЗР испытывает аккумуляторы, приобретенные в розничной сети. Для отдельных тестов (например, по электрике) JC берет по шесть батарей – мы, как правило, обходимся одной. Но важно отметить, что при разных, в общем-то, задачах общие подходы к проверке аккумуляторов у нас совпадают. Фирма «Джонсон контролс» фактически подтвердила правильность нашего подхода – спасибо ей за это. Что касается весомости отдельных испытаний, ЗР принял волевое решение считать все параметры равнозначными. Причина проста: избежать любых намеков на необъективность, порожденную человеческим фактором. Изменение весомости того или иного испытания – скажем, с 0,2 на 0,3 – может привести итоговую таблицу к совершенно иному виду. Вот почему зарулевская расстановка мест подчиняется только математике и ничему больше. А все претензии – к Евклиду, Пифагору и прочим отцам-основателям из минувших тысячелетий.

Они не обидятся. **ЗР**

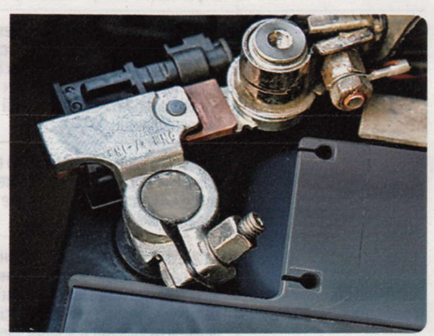
ИНТЕЛЛЕКТ ПРОТИВ БЛЭКАУТА

Проверяем новинку российского рынка – интеллектуальный сенсор батареи (IBS) фирмы «Хелла», предупреждающий об опасности глубокого разряда.

Монтаж системы, если ограничиться лишь встроенным зуммером и не подключать программируемые выходы, доступен любому автомобилисту. Главное, чтобы вокруг минусовой клеммы батареи нашлось место для датчика. Сам прибор с дисплеем размещают в любом удобном месте салона. После подключения прибор сразу способен измерять ток в цепи батареи, а вот для вычисления актуального состояния аккумулятора ему понадобилось около трех часов покоя. После этого на экранчике появилась картинка с изображением батарейки, частично «заполненной электричеством», и три числа: время в часах (вверху), которое осталось до полного разряда при данном токе, а также проценты оставшейся (внизу) и навсегда утерянной (вверху справа) емкости. Отметим, что прибор отображает любую силу тока в цепи – как миллиамперы, так и сотни ампер при пуске. Так мы узнали, что стартеру нужно 177 А, а бортовой электронике достаточно и 0,14 А. Генератор же заряжал АКБ током в 17,2 А. Продвинутым автомобилистам это может многое рассказать о работе всего электрооборудования. Но нам интереснее другое: выбираем в меню настройку зуммера и задаем, например, порог в 50% емкости. Осталось отключить генератор и ездить, поглядывая на укорачивающийся зеленый столбик заряда. Когда он съежился наполовину, раздался сигнал.

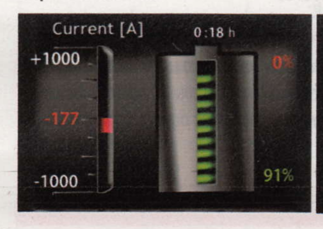
Еще интереснее возможности программируемых выходов (но это требует уже определенных познаний: необходимы дополнительные реле и вмешательство в электропроводку). Можно, например, настроить систему так, чтобы при разряде на 25–30% отключались самые прожорливые потребители – обогрев стекла, сидений и т. п. Тогда удастся предотвратить дальнейший глубокий разряд.

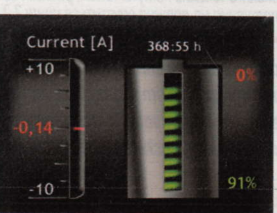
Еще одна полезная функция – контроль остаточной емкости. Прибор подскажет, когда станет бесполезно заряжать аккумулятор и придется покупать новый. Но вот стоит ли все вышеописанное примерно 12 000 рублей? Вопрос спорный. ЗР

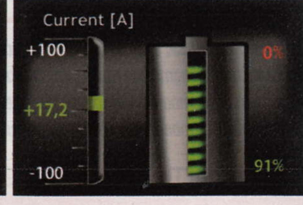


Так ставится датчик. Если в этом месте вашего авто очень тесно, от прибора придется отказаться.

Пределы измерения тока автоматически переключаются.







ЛОВУШКА ДЛЯ СОЛНЦА

Зарядить севший аккумулятор необычным способом решили **Алексей Воробьев-Обухов** и **Михаил Колодочкин.**

Поставлять солнечную энергию на пользу людям пытались еще герои фильма «Весна» в далеком 1947 году. Изделие Velleman образца 2011 года, по сути, делает то же самое: обещает выходное напряжение 13,5 В при токе нагрузки 350 мА. По автомобильным меркам – негусто. Впрочем, если вообразить драматическую ситуацию: пустынный пляж, жаркое солнце, полностью севший аккумулятор и отсутствие цивилизации поблизости, – то фантазия подскажет все остальное.

Проверку провели в лоб: для начала исправный аккумулятор на 60 А·ч нагрузили лампочкой от фары и разрядили бедолагу «в ноль». Затем вытащили прибор-спаситель на солнышко и подключили к батарее.



Цена изделия – примерно 4000 рублей. Слышим подсказки: мол, можно новую батарею купить. Верно, но интересно же! Кстати, прибор рассчитан на подзарядку батареи через гнездо прикуривателя (если машина позволяет). Для справки: если на улице ток зарядки составил 200 мА, то в том же «Солярисе» с его слегка тонированными стеклами он уменьшился до 160 мА.

Выбрать правильное место для реанимации – залог успеха. В тени каштана ток зарядки составил всего 5 мА – даже не смешно. Зато на открытой площадке он подпрыгнул сразу до 200 мА. Правда, обещанных 350 мА мы не увидели, однако и в таком режиме уже можно рассчитывать на успех.

День выдался солнечным и безоблачным, а потому ток заряда не снижался. За два с половиной часа зарядки батарея получила 0,5 А·ч, или 1800 «ампер-секунд» заряда (единицу измерения придумали по ходу дела). То есть если стартер в жару потребует примерно 180 А, то на десяток секунд его работы мы уже накопили.

Подопытный «Хёндай-Солярис» пустился от нашей батареи практически мгновенно! Честно говоря, даже расстроились: уж больно всё просто. Конечно, на руку сыграла летняя погода, в пасмурный день ничего не получилось бы. Хотя...

Хотя кто потащился бы в пасмурную холодную погоду на далекий пляж?! ЗР

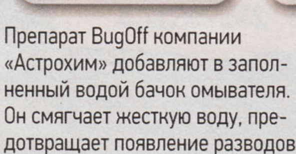
ДОБАВКА ДЛЯ ОМЫВАТЕЛЯ











Препарат BugOff компании «Астрохим» добавляют в заполненный водой бачок омывателя. Он смягчает жесткую воду, предотвращает появление разводов и образование известковых отложений в форсунках. BugOff быстро и эффективно удаляет дорожную грязь, следы насекомых и птичьего помета со стекол автомобиля. В ассортименте восемь разных ароматов. Одна упаковка из четырех ампул стоит около **120 руб.** и рассчитана на 16 л воды.

ДАТЧИКИ ТЕМПЕРАТУРЫ

Калужский завод «АвтоТрейд» освоил датчики температуры для иномарок, в том числе для наиболее популярных моделей «Дэу», «Опеля», ФИАТа, «Шевроле», «Альфы Ромео». Новая технология заливки увеличила ресурс и надежность изделий. Стоят калужские датчики около **90 руб.**, то есть они несравнимо дешевле импортных аналогов.





НАВИГАТОР

Навигатор Pocket Nature NP-025 фирмы «МакЦентр» работает с ПО «Навител Навигатор 5» под управлением ОС Windows CE 6.0; он оснащен процессором Atlas V с тактовой частотой 533 МГц. Кроме подробных карт, устройство способно показывать видеозаписи, проигрывать музыку, выходить в Интернет через интерфейс Bluetooth с помощью мобильного телефона и выполнять роль спикерфона. А еще на нем можно что-нибудь посчитать, поиграть в игры, передать музыку из встроенной памяти на штатную аудиосистему через FM-трансмиттер. Все это примерно за **5300 руб.**



ОБВЕС ДЛЯ «ПРИОРЫ»

Изменить и индивидуализировать внешний вид «Лады-Приора» поможет комплект обвеса «Ринг-2» от компании «Юролтюнинг». Он выполнен из прочного АБС-пластика и включает в себя два бампера и пороги. Набор стоит около **10 000 руб.**, но, конечно, придется потратиться еще и на окраску.

АНТИЦАРАПИН

Пастообразный «антицарапин» Color Magic Scratch Remover Paste фирмы Turtle Wax обогащен цветными пигментами и потому не только очищает и восстанавливает лакокрасочное покрытие, удаляя незначительные царапины, но и маскирует более глубокие. Состав также справляется с круговыми рисками и потускнением. Стоит около **235 руб.**

ЗАРЯДНЫЕ УСТРОЙСТВА ДЛЯ МОБИЛЬНИКОВ

Производители мобильных телефонов только собираются ввести единый стандарт для зарядных устройств, а компания Airline уже готова предложить все возможные варианты соединителей. Не важно, сколько вольт, 12 или 24, в бортсети вашего авто, какой фирмы и модели телефон, смартфон или MP3-плеер, – два набора перекрывают почти все комбинации. Удобства добавит шнур-рулетка, а в комплекте АСН-М-02 есть еще адаптер для домашней электросети 110/220 В! Стоимость наборов от **250 руб.**





ФИЛЬТРЫ В АССОРТИМЕНТЕ

Хотя сакура цветет в Японии, фильтры Sakura изготавливают в Индонезии. Это не умаляет их достоинств: продукция сертифицирована по стандарту ISO/TS 16949:2002, поставляется не только на вторичный рынок, но и на сборочные конвейеры ведущих автопроизводителей. Гамма фильтров включает в себя воздушные, масляные, топливные и другие, причем как для легковых машин, так и для спецтехники японского, корейского, американского и европейского производства, – всего более 7000 наименований. В Россию эти фильтры поставляет компания «ТехноАльянс».

КАРМАННЫЙ ОСВЕЖИТЕЛЬ

Для освежителя воздуха Magic Pen компании «Сапфир» не нужно искать подходящее место в салоне: он выполнен в виде авторучки. Если в ароматизаторе нет нужды, он не испаряется впустую, зато при необходимости достаточно снять колпачок и нажать на кнопку распылителя – неприятные запахи будут нейтрализованы. Такую процедуру можно повторить 65 раз, цена удовольствия – **70 руб.** В линейке шесть ароматов на любой вкус.



ПРОЦЕССОР УПРАВЛЕНИЯ СВЕТОМ

Не завидуйте обладателям дорогих автомобилей, в салоне которых свет гаснет плавно. Вы можете легко доработать свою машину с помощью процессора «МастерКит MP101». Более того, в нем есть не только диммер, но и возможность запрограммировать яркость подсветки приборов, а также отключить свет, если вы случайно неплотно закрыли дверь, оставив машину в гараже. Стоит устройство около **900 руб.**





ЛЕТНИЙ СТЕКЛООЧИСТИТЕЛЬ

Изготовленный по нашему заказу стеклоочиститель «За рулем» содержит поверхностно-активные вещества, биоциды, ароматизаторы и специальные добавки для удаления следов насекомых и других загрязнений. Специальные смазывающие присадки уменьшают скрип щеток и их (а также стекла) износ. Жидкость, 4 л которой стоят **90 руб.**, можно заливать в бачки любых машин.

БОРТОВОЙ КОМПЬЮТЕР

Чтобы описать все функции бортового компьютера Multitronics RC-700, не хватит и большой статьи: их... двести сорок две! Ограничимся лишь такими особенностями: возможность монтажа в гнезда 1DIN и 2DIN, поддержка практически всех протоколов диагностики, оценка качества топлива по изменению длительности впрыска, наличие съемной панели и голосового синтезатора, проговаривающего не только код, но и расшифровку ошибки в электрике автомобиля. Прибор ценой около **6400 руб.** не устареет со временем: предусмотрено обновление ПО через Интернет.





На правах рекламы

ОБЪЯТЬ НЕОБЪЯТНОЕ

Больше десятка серьезных мировых премьер, почти две сотни дебютов у китайских автопроизводителей – шанхайский автосалон, похоже, де-факто стал крупнейшим в мире. Во всяком случае, по масштабу выставочных площадей и количеству представленных автомобилей. И только здесь можно увидеть новые тенденции китайского автопрома – поиск своего стиля, расширение партнерства, массовый ребрендинг. **Дмитрий Федоров** взял на себя непростую задачу рассказать о самых интересных новинках шанхайской выставки. Фото автора.





«Мерседес-Бенц» серьезно меняет концепцию А-класса. В следующем поколении из однообъемника он превратится в обычный переднеприводный хэтчбек – с тремя либо пятью дверями. Кроме того, в семействе появятся седан и универсал. Показанный в Шанхае образец снабжен четырехцилиндровым мотором из нового семейства – при объеме 2 л и турбонаддуве он развивает 210 сил. Серийный выпуск новой «ашки» намечен на 2012 год.

Марка «Бьюик» в Китае ныне более популярна, чем на своей исторической родине. Неслучайно концептуальный кроссовер «Энвижн» разработан силами местного отделения GM и научно-исследовательского центра PATAC. Экспериментальный автомобиль оснащен 2-литровым бензиновым мотором, литий-ионной батареей с возможностью подзарядки, а также вариатором.

Новый «Шевроле-Малибу» станет общемировой моделью, которая заменит устаревшую «Эпику». В основе новинки – платформа «Опеля-Инсигния». Отделка салона также заставляет вспомнить немецкую школу дизайна интерьеров. Для автомобиля предложат пару четырехцилиндровых моторов – 2,4 и 2,5 л, а также шестиступенчатый автомат. Причем меньший двигатель дополнительно будет снабжен подзаряжаемой батареей и мотор-генератором – для лучшей экономичности. Выпуск модели налаживается одновременно в США и Китае. В России «Малибу» появится примерно через год.







Еще один пример использования местных ресурсов для создания концепт-кара. Опытный кроссовер «Пежо-SXC» – детище шанхайского техцентра французской фирмы.

Несмотря на пятерку в индексе, «Ситроен-DS5» основан на шасси компактвэна «С4 Пикассо» – у них даже одинаковая колесная база. Поэтому он и напоминает однообъемник с пониженной крышей. В производство необычную модель запустят ближе к осени, снабдив бензиновыми моторами объемом 1,6 л (с наддувом и без), а также широкой гаммой дизелей и гибридной установкой с электроприводом на задние колеса. В России DS5 следует ждать не раньше будущего года.



Любопытная новинка от «Ниссана» – опытный «Спорт Концепт» на базе «Микры». Созданный совместно с отделением «Нисмо» автомобиль воплощает концепцию недорогого спортивного хэтчбека для молодежи развивающихся стран. Он снабжен 1,6-литровым турбомотором мощностью 188 сил и бесступенчатым вариатором.

Следующему поколению хэтчбека «Ниссан-Тиида» прибавили существенные 100 мм колесной базы, что радикально улучшило простор в салоне. Длина при этом осталась прежней. Пока предлагается только один мотор 1,6 л и две трансмиссии – пятиступенчатая механика и вариатор. В России «Тиида II» появится не раньше осени 2012 года.

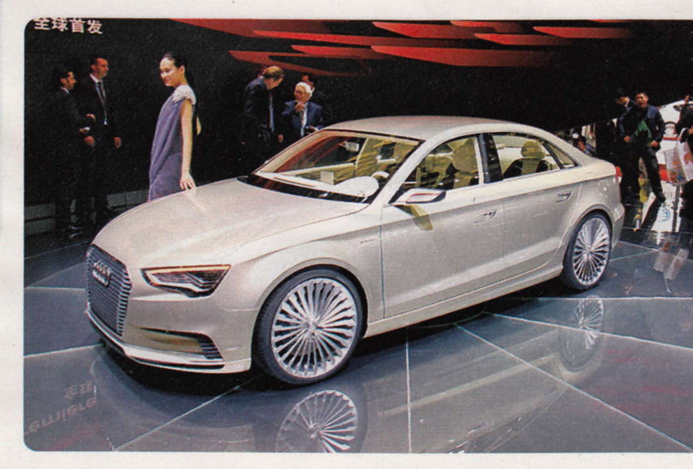


Опытный «Субару-XV» показывает, как будет выглядеть вседорожная версия «Импрезы» нового поколения.

Помимо мировой премьеры кроссовера Q3 (о ней читайте в ЗР, 2011, № 6), компания «Ауди» показала гибридную версию седана A3 следующего поколения. От женевского прототипа этот экземпляр отличается внешним и внутренним оформлением в стиле e-tron, а также силовой установкой. Это бензиновый двигатель 1.4 TFSI мощностью 211 л.с. в сочетании с 27-сильным электромотором, который питается от подзаряжаемых из внешнего источника литий-ионных батарей.

«Хёндай» обновил «Элантру» – правда, пока только для китайского рынка.

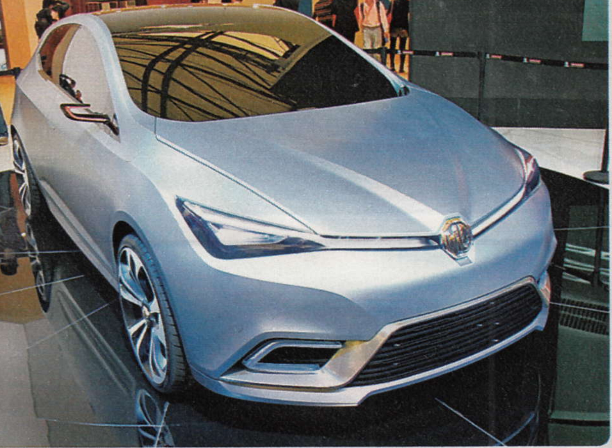




Новый тренд автопромышленности КНР – создание сугубо местных брендов при участии зарубежных партнеров. «Баоджун-630» – детище китайско-американского СП «SAIC-GM-Вулин». Седан гольф-класса основан на платформе «Шевроле-Лачеттти», имеет мотор 1,5 л и будет продаваться через отдельную сбытовую сеть.

Вскоре появится хэтчбек гольф-класса MG5, сконструированный на основе седана «Роеве-350». Он оснащен 1,5-литровым мотором с изменяемыми фазами, обещают и наддувную версию.







Бренд «Венуция» еще только создается усилиями СП «Дунфэн-Ниссан». Будущий автомобиль получит одну из списываемых из основного модельного ряда компактных японских платформ, но какую точно, сказать пока сложно – на выставке показали лишь макет машины без двигателя, ходовой части и салона.

Напоминанием о недавнем пребывании в корпорации SAIC корейской фирмы «СанЙонг» служит кроссовер «Роеве-W5». Это немного измененный старый «Актион».



Китайско-японская работа от «Гуанчжоу-Хонда» – слегка переделанный компактный седан «Хонда-Сити» прошлого поколения, превратившийся в «Эверус-S1».





Седан бизнес-класса «Грейт Уолл-Воликс С70». Он отличается 2-литровым бензиновым мотором мощностью 238 л.с. Продажи начнутся в 2012 году.

«Грейт Уолл-Воликс С20R» сделан по мотивам «Сузуки-SX4», чья концепция сейчас очень популярна среди китайских фирм. Автомобиль с 1,5-литровым мотором по заказу оснастят вариатором и полным приводом.





«Грейт Уолл» стремится выйти на рынок полноразмерных пикапов. В первую очередь этого требуют австралийские заказчики, где китайская марка смогла отвоевать небольшую долю рынка. «Уингл WL» по размерам сравним с «Фордом F-150», хотя явно проигрывает ему в энерговооруженности. Пока он оснащается лишь 2-литровыми моторами – бензиновым и дизельным. Но не за горами появление 3-литрового V6 собственной разработки.

«Чери» не забывает любимую тему народного купе – когда-то она первой среди местных брендов представила на китайском рынке подобную модель. Двухдверка Z5, подаваемая под «дорогим» брендом «Риич», располагает 160-сильным мотором с наддувом, а также автоматом.





Корпорация «Дунфэн» известна множеством СП с зарубежными компаниями. Однако хэтчбек гольф-класса «Аэолос Н30» – детище ее собственного легкового подразделения. Хотя в его конструкции активно используются заимствованные технологии – к примеру, 1,6-литровый двигатель «Пежо». В Шанхае дебютировала вседорожная версия «Кросс» этой модели.

«Хэйвел Н6» займет в линейке «Грейт Уолла» нишу люксовых среднеразмерных кроссоверов. Его снабдят бензиновым 2,4-литровым мотором мощностью 163 силы либо 2-литровым турбодизелем с отдачей в 150 л.с.





Похоже, это не что иное, как творчески переосмысленная британская таксомоторная классика. Правда, несмотря на свой необычный вид, «Энглон SC7-RV» от «Джили» – всего лишь оригинально оформленный седан гольф-класса. Если машина станет серийной, то для нее предложат линейку двигателей от 1,5 до 2 л. Одна беда – багажник слишком куцый.

«Джили» разбила свою модельную гамму на четыре отдельных бренда – собственно «Джили», «Энглон», «Эмгранд» и «Глигл». Последняя вобрала в себя машины молодежной направленности – например, седан гольф-класса GC6.



Купе-кабриолет «Глигл GS-CC» оснащен 1,3-литровым турбированным мотором мощностью 133 л.с. и шестиступенчатой роботизированной коробкой передач с двумя сцеплениями. Несмотря на экзотическую внешность, купе-кабриолет по двигателю и устройству шасси аналогичен кроссоверу GX6.



Одним из самых интересных экспонатов стал концептуальный «Глигл Мак-Кар». У него в багажнике упрятана «стоянка» с выездной рампой для трехколесного электроскутера, который, находясь в автомобиле, подсоединяет свою переднюю ведущую ось к приводу задних колес автомобиля. Система подзарядки аккумуляторов у машины и скутера общая, поэтому часть энергии мототранспорт отдает автомобилю, приводя его задние колеса в движение. Таким образом «Мак-Кар», который обычно является переднеприводным электромобилем или гибридом, превращается в полноприводную машину.

«Глигл-GX6» – это пока концепт-кар, демонстрирующий, как может выглядеть компактный кроссовер с пердним приводом и задней полунезависимой подвеской.









Кроссовер «Энглон-SX6» базируется на той же платформе, что GX6 и купе-кабриолет GS-CC.

В Китае любят дорогие однообъемники, поэтому компактвэн «Эмгранд-EV7» на рынке не будет лишним. Для машины разрабатывается 2-литровый дизельный мотор мощностью 136 л.с.



Никогда не подумаешь, что «Хайма-М11» является клоном «Дэу-Матиз». Особенно когда модель пытается замаскироваться под «Хёндай-i10».



Бренд «Эмгранд» у «Джили» самый дорогой – под ним продвигают престижные машины. Такие как компактный хэтчбек EC6-RV – камешек в огород МИНИ или, скорее, «Ситроена-DS3». В качестве базового для машинки назначен 1,5-литровый атмосферный мотор. Наиболее дорогая версия получит 1,3-литровый двигатель с наддувом.



Нельзя вечно жить только чужими идеями, поэтому компактный седан «Хайма-ZM2», хотя и создан на базе «Мазды-2» предыдущего поколения, демонстрирует вполне индивидуальный стиль.

Кроссоверное будущее «Хаймы». Модель С2 появится на конвейере через полтора-два года.









В роли начальной модели «Бестурна» выступит седан гольф-класса B30. Это детище другого СП – созданного FAW и «Фольксвагеном». В основе машины платформа седана «Джетта» второго поколения. Но двигатели вполне современные: 1,6-литровый атмосферный мощностью 102 силы и 1,4-литровый турбо, выдающий 120 л.с. В ряду трансмиссий предусмотрен преселективный робот – скорее всего, вариация на тему шестиступенчатой DSG. Дизайном новинки занимался итальянский институт I.De.A.

Еще один пример использования технологий «Мазды», но уже концерном FAW. У него давно существует совместное с японской фирмой предприятие, на котором собирают «шестерки» прежнего поколения. Перспективный седан FAW-B9 тоже построен на платформе «Мазды-6», но уже последней генерации. Вдобавок, в угоду местной специфике, он получил увеличенную на 55 мм колесную базу. Внешностью новинки занималось ателье «Италдизайн Джуджаро». Эта машина станет флагманом модельного ряда «Бестурн» и получит индекс B90.



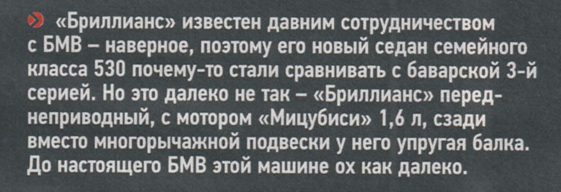
FAW не первый год размышляет о запуске в серию престижного вседорожника. Последняя концептуальная разработка, названная просто X, подготовлена ателье «Бертоне». Пока это лишь шоу-кар с характерными для его статуса атрибутами – штурвалом вместо руля и распашными дверями без центральной стойки. Но уже поговаривают, что серийная машина получит бензиновые моторы объемом 2 и 2,5 л, а также шестиступенчатую ручную коробку или пятидиапазонный автомат.



Еще один перспективный кроссовер FAW. Дизайн концепт-кара T012 разработала группа стилистов – выходцев из «Италдизайна».

Компания BYD все еще продолжает снимать кальки с чужих разработок. Одна из ее последних новинок, престижный кроссовер S6, беззастенчиво цитирует «Лексус-RX». Однако китайский клон, как часто бывает, гораздо скромнее в части двигателей – S6 снабжается 2-литровым мотором собственной разработки либо 2,4-литровым «Мицубиси». Также весьма необычно для машины с внешностью «Лексуса-RX» наличие ручной коробки передач. Зато цена хороша: в Китае – от 23 тысяч долларов.





«Бриллианс» известен давним сотрудничеством с БМВ – наверное, поэтому его новый седан семейного класса 530 почему-то стали сравнивать с баварской 3-й серией. Но это далеко не так – «Бриллианс» переднеприводный, с мотором «Мицубиси» 1,6 л, сзади вместо многорычажной подвески у него упругая балка. До настоящего БМВ этой машине ох как далеко.

Примерно так должно выглядеть следующее поколение большого седана «Бриллианс-BS6». Подробностей о машине пока не сообщают.







«Лифан» подготовил компактный кроссовер X60 – это явный конкурент «Чери-Тигго». Машина отличается большей на 90 мм колесной базой и увеличенной шириной. Двигатель – 1,8-литровый, с изменяемыми фазами, развивает 133 силы.



Новое дизайнерское ателье «Икона» располагается в Шанхае, а состав его работников воистину интернационален. Фирма рассчитывает на нескончаемый потенциал заказов от местных фирм и в качестве приманки представила концептуальный полноприводный электромобиль «Фюзеляж» с очень низким коэффициентом аэродинамического сопротивления.



Китайская фирма «Янгмэн-Лотос» производит автомобили в кооперации с малайзийским «Протоном» и английским «Лотосом». В Шанхае «Янгмэн» показал седан гольф-класса L5 с 1,6-литровым мотором мощностью 123 силы.



Концерн BAIC начинает выжимать соки из купленной лицензии и оборудования для производства СААБов семейства 9-3 и прошлого поколения 9-5. Модель семейного класса T60 основана на седане 9-3 и использует его же наддувные двигатели объемом 2 и 2,3 л. Начало выпуска запланировано на конец этого года.



Компания «Хэютай» не далее как в начале мая пыталась купить активы попавшего в затруднительную ситуацию СААБа, но безуспешно. А в Шанхае она представила кроссовер «B35 Больери», подозрительно смахивающий на «Порше-Кайен», хотя построен он на платформе старого «Хёндай Санта-Фе». Моторы соответствующие: 1,8-литровый мощностью 160 сил производства SAIC либо 2-литровый турбодизель по лицензии итальянской фирмы VM.



Компактвэн BAIC BC301, несмотря на явное сходство с «Мерседес-Бенцем» B-класса, выполнен на агрегатах и в кузове «Мицубиси-Кольт». У него же позаимствованы двигатели: 1,3 и 1,5 л. Подготовлена даже версия с кузовом седан (ее индекс BC302). Любопытно, что копирование облика, похоже, идет с молчаливого согласия немцев, ведь тот же BAIC в рамках СП вполне легально собирает седаны С- и Е-классов.

Концерн GAC приобрел права на производство старой «Альфа Ромео-166» и на ее основе создал седан бизнес-класса «Трумпчи». Дизайн заказали ателье «Бертоне», используется 2-литровый мотор мощностью 150 сил. Осенью обещают освоить и электрическую версию.





Над опытным «Чаньян-Восс» трудились в токийской студии фирмы. Он представляет собой большой, престижный бизнесвэн с мотором V6 и гибридным приводом. За поднимающимися вверх дверями его пассажиров ждут вращающиеся кресла и раскладные столики.

«Чаньян», известный микровэнами «Чана», пытается найти фирменный стиль, опираясь на свои многочисленные дизайн-студии. Концептуальный «Сенс», созданный отделением в Турине, показывает, как мог бы выглядеть большой и элегантный седан с 2-литровым мотором и гибридным приводом.



Чисто электрический компактный седан «Чаньян-Кловер» ближе всех к серийному производству. Он может быть запущен в серию уже в этом году. Его дизайн – дело рук китайских стилистов.



Небольшая фирма «Зоти» когда-то пыталась продавать в России копию крошечного кроссовера «Дайхатсу-Териос». Теперь набор купленных лицензий расширился. Кто догадается, что под панелями седана «Зоти-М300» скрывается давно забытая «Лянча-Либра»?

Еще одна новинка от «Зоти» – компактный кроссовер Т600.



Бренд «Люксген» был основан два года назад тайваньской автомобильной фирмой «Юлун» как высокотехнологичное подразделение, чья продукция коренным образом отличается от массового ширпотреба. Сейчас тайваньцы запускают СП с корпорацией «Дунфэн». В Шанхае показали перспективный седан «Неора», который, помимо версий с 1,8- и 2-литровым бензиновыми моторами, получит и электромодификацию.



Последняя серийная новинка «Люксгена» – среднеразмерный кроссовер 7SUV. Он оснащен массой передовых устройств, включая восемь камер наружного обзора, системы ночного видения и отслеживания дорожных знаков. У автомобиля оригинальная полноприводная платформа, 2,2-литровый наддувный мотор мощностью 175 сил, шестиступенчатый автомат. Говорят, скоро эту модель начнут собирать в Черкесске на заводе «Дервейс».



ВСХОДЫ КЛЕВЕРА

В ближайшие шесть-семь лет «Шкода» планирует не только удвоить выпуск автомобилей, но и сделать их разнообразнее. В будущее чешской марки заглянул Максим Сачков.

Основоположником нового дизайна станет концепт «Вижн D» – именно его черты будут присутствовать в облике перспективных моделей. Главный дизайнер «Шкоды» Йозеф Кабан, идейный вдохновитель проекта, подчеркивает, что осовремененный стиль – более четкий и выразительный. Об этом говорят, например, тщательно прорисованные боковые линии и характерная выштамповка на капоте, которые станут отличительной особенностью чешских машин. При этом автомобиль не кажется рубленым – переходы от детали к детали плавные и сглаженные. Говорят, что обводы передней части подсмотрели у клевера. А заодно получается отличное созвучие с фирменным слоганом: Simple clever.

Ждать первых всходов осталось недолго. Уже этой осенью публике покажут модель размером чуть больше «Фабии» и меньше «Октавии». Ее прочат на место нынешней «Октавии Тур» – недорогого автомобиля длиной около 4,5 м. Новинка, скорее всего, разделит платформу с седаном «Фольксваген-Поло». Предполагаемый тип кузова – седан или лифтбек с подъемной дверью, как у «Октавии». Подобные трехобъемные кузова очень любят в России, Китае, Индии и некоторых странах Восточной Европы (основные рынки сбыта будущей модели). Обещают просторный салон и 500-литровый багажник, бензиновые и дизельные моторы мощностью не ниже 100 л.с. с наддувом и непосредственным впрыском. Не исключено, что в Россию будут поставлять также версии с более дешевыми бензиновыми атмосферниками, благо от них «Фольксваген» пока не отказывается. Цену надеются удержать в пределах 13 000–15 000 евро. Пока неизвестно, станут ли собирать новинку в Калуге, потому говорить о ее предполагаемой стоимости в России еще рано.

Немного расскажем и о других проектах. Юркий городской автомобильчик с вполне условным названием «Сити» построят на базе схожего по концепции «Фольксвагена-Ап!». Имея всего 3,5 м в длину, переднеприводная машинка с комфортом вместит четверых, а легко трансформируемый салон поглотит и объемную поклажу. Дебют намечен на 2012 год, позднее в этом кузове появится и электромобиль, благо



Йозеф Кабан родился 4 января 1973 года в словацком городе Наместово. Учился в Академии изобразительных искусств и дизайна в Братиславе, затем в Королевском колледже искусств в Лондоне. Параллельно работал в «Фольксвагене»: сначала стажером, потом дизайнером интерьеров, а в 1999 году ему поручили большой проект – суперкар «Бугатти-Вейрон». Позже создавал облик многих концепт-каров и серийных моделей «Ауди». С 1 февраля 2008 года вступил в должность главного дизайнера «Шкоды».

Примерно так должен выглядеть наследник бюджетной «Октавии Тур».



Идейной основой для разработки моделей нового поколения «Шкоде» послужит концепт «Вижн D» (Vision D), представленный на автосалоне в Женеве. Обратите внимание на тип кузова – чистый хэтчбек. Кстати, именно такого варианта очень недостает для роста европейских продаж модели. Возможно, «Октавия» следующего поколения, которая появится через пару лет, помимо привычных лифтбека и универсала, примерит и его.



Рука нового главного дизайнера здорово освежила облик марки, хотя в футуристических формах видна и преемственность с нынешним модельным рядом. Например, характерные буквы *С* в задних фонарях в будущем загорятся светодиодами.

наработки у чехов уже есть – электрическая версия Green E Line «Октавии» уже проходит дорожные испытания.

Осенью следующего года «Шкода» покажет новое поколение «Октавии». Как и предыдущие, она будет базироваться на платформе «Гольфа» – на сей раз седьмого поколения. Немного шире станет колея, чуть длиннее – база, просторнее – салон. Пока известно, что кузовная гамма останется прежней: лифтбек и универсал. Хотя, судя по концепту «Вижн D», главный дизайнер фирмы не исключает и хэтчбек. Он очень хорошо подошел бы для заряженной версии RS!

На более отдаленную перспективу ориентирован проект семиместного кроссовера. Новый автомобиль хотят построить на удлиненной платформе «Йети», но появится он только после рестайлинга маленького вседорожника, ориентировочно в 2014 году. Рассматривается вариант расширения гаммы компактвэном. За образец наверняка возьмут «Фольксваген-Туран». Правда, экономические выкладки показывают, что автомобиль не станет существенно дешевле родственника по концерну, поэтому зеленый свет данному проекту еще не дали.

Любопытно, что «Шкода» планирует выпускать даже кабриолет. Сделать бюджетную открытую машину – отличная идея! Никаких наворотов, жестких крыш и электроприводов – матерчатый верх, убираемый вручную. Но на какой платформе строить такое авто? Маленький кабриолет на базе «единички» вскоре появится у «Ауди», однако эта основа слишком дорога для чешской марки. Скорее всего, открытую «Шкоду» сделают на базе «Гольфа» – в его семействе как раз только что появился кабриолет и как раз с матерчатой крышей. Упрощаем его и получаем... «Октавию» с тентом.

После покупки «Фольксвагеном» чешская фирма долгое время довольствовалась минимальным набором моделей. Сегодня, когда марка набрала популярность и открывает новые рынки, ее скромной гаммы явно недостаточно. Вот только бы клевер дал нужные всходы.

ЗР

ЗЕЛЕНЫЕ БУКВЫ

Автомобильные компании постоянно пытаются сделать выхлоп чище и придумывают для этого самые изощренные конструкции и системы. А с ними и мудреные названия, собранные Кириллом Милешкиным.

Одним из наиболее распространенных альтернативных видов топлива был и остается газ. Первые подобные модификации у БМВ, работающие на бензине и на метане, – модели «316 Компакт» и «518 Туринг» – получили приставку **g**. ФИАТ выпускает линейку аналогичных моделей под именем **Natural Power**, а «Фольксваген» использует термин **EcoFuel**. «Опелю-Зафира» с аббревиатурой **CNG (Compressed Natural Gas** – сжатый природный газ), работающему на метане, бензин нужен лишь для подстраховки: запас жидкого топлива всего 14 л. А «Хонда» с 1998 года продает в США «**Сивик GX**», работающий исключительно на метане. Фирма утверждает: это «самый чистый в мире автомобиль с двигателем внутреннего сгорания».

У «Шевроле» модели, потребляющие сжатый газ, обозначаются **CNG**, сжиженный – **LPG**. Оба типа топлива по вкусу и «Вольво» с шильдиком **Bi-Fuel**. «Рено» отдает предпочтение пропан-бутану, обозначая такие модели литерами **LPG (Liquefied Petroleum Gas** – сжиженный нефтяной газ).

Бразилия, США и страны Скандинавии поддерживают распространение... «алкоголиков». Речь о двигателях, работающих на топливе E85 (смесь из 85% этанола и 15% бензина). **Flexifuel** – так их именуют «Форд» и «Вольво» (у последнего шильдик с объемом двигателя на корме машины дополняется буквой **F**), **BioFlex** – «Ситроен», **Total Flex** – бразильское отделение «Фольксваген», **BioPower** – СААБ.

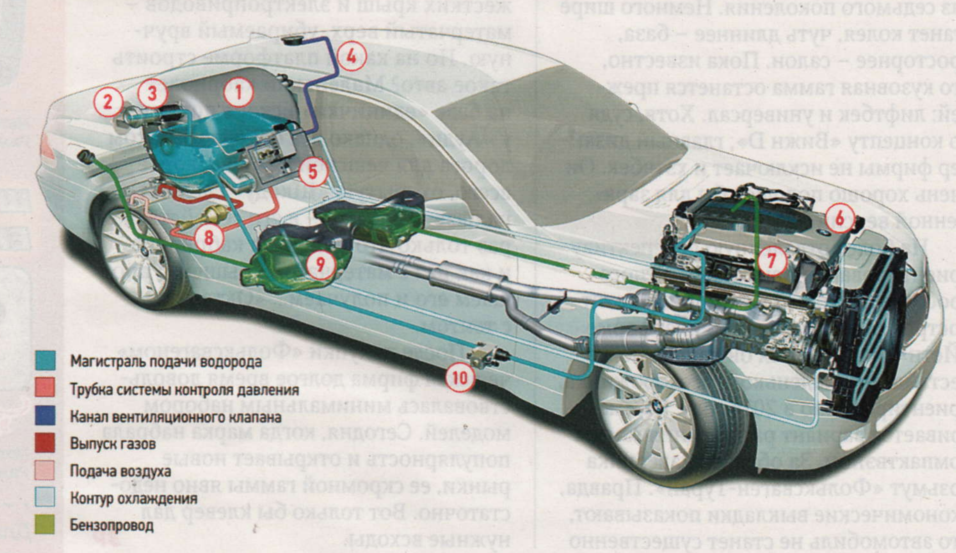
Водород в автомобиле привычно впрыскивают в цилиндры ДВС либо применяют в топливных элементах, где при реакции с кислородом выделяется энергия для электродвигателей и водяной пар. Пересчитать сторонников первого подхода можно по пальцам одной руки. Например, БМВ начал подобные опыты еще в 1979 году и сегодня мелкими сериями выпускает уже не первое поколение «семерок» с надписью: **Hydrogen 7**. «Мазда RX-8» с приставкой **Hydrogen RE** – пока чисто экспериментальная разработка, к тому же водородом здесь «кормят» фирменный эксклюзив – роторно-поршневой двигатель.

Топливные элементы считаются более перспективными, но массовое производство сдерживает неразвитая сеть заправок. Возможно, через несколько лет концепты «Рено» и «Форда» с лаконичной припиской **FCV (Fuel Cell Vehicle** – автомобили на топливных элементах) получат собственные имена. Уже более десятка лет «Хёндай» проводит эксперименты под грифом **FCEV (Fuel Cell Electric Vehicle)** – сейчас как агрегатоноситель использует кроссовер ix35. С конца прошлого века ведет родословную модель **FCX (Fuel Cell eXperimental)** от «Хонды», которую даже предлагают в лизинг автомобилистам США и Японии. А «Мерседес-Бенц» после 20 лет работы отправил три электромобиля на топливных элементах **F-Cell** на базе В-класса в кругосветное путешествие. С водородными источниками питания экспериментировал даже АВТОВАЗ – выпустил концептуальные длиннобазную «Ниву» и ВАЗ-2111 с аббревиатурами **АНТЭЛ (автомобиль на топливных элементах)**.

Еще одно модное увлечение всех производителей – электромобили, питающиеся от розетки. «Ауди» в этом случае добавляет приставку **e-tron** (причем использует этот термин также для гибридов plug-in), грозясь вскоре наладить серийный выпуск. «Шкода» и «Фольксваген» в этом случае используют вариации на тему названий серийных эковерсий с ДВС, добавляя к ним букву **E**. Так получились серии **Green E Line** и **blue-e-motion**. Штутгарт отвечает конкурентам линейкой **E-Cell**. В ней и малыш А-класса, и трудяга «Вито», и суперкар **SLS AMG** с индивидуальными



«Мерседес-Бенц В-класса F-CELL». Под ногами переднего пассажира хорошо видны блоки топливных ячеек. Ради безопасности все оборудование установлено в пределах базы.



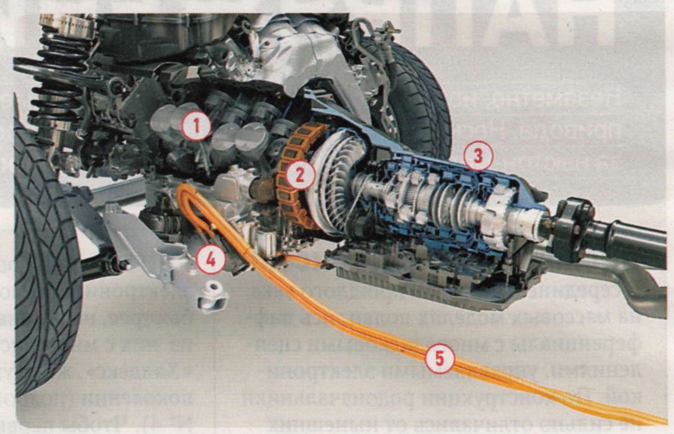
Вот что скрыто под кузовом двухтопливного БМВ 7-й серии, работающего на бензине и водороде: 1 – криогенный бак с водородом; 2 – заправочный клапан; 3 – топливопровод; 4 – канал к вентиляционному клапану на крыше; 5 – блок управления и теплообменник; 6 – двухтопливный двигатель внутреннего сгорания; 7 – впускной коллектор с газоподающей рампой; 8 – система контроля за давлением в баллоне; 9 – бензобак; 10 – регулятор давления.

электромоторами для каждого колеса. БМВ под именем **ActivE** представил пока только «копейку»-купе, место двигателя и трансмиссии в которой занимают электромотор и блок литий-ионных аккумуляторов. Зато у баварцев уже готов целый «экологически чистый» бренд **i** для серийных гибридов и электромобилей. «Вольво» активно продвигает **Electric** на базе компактного C30, а у «Рено» появилась линейка **ZE (Zero Emission)**, состоящая из моделей «Кангу», «Флюэнс», концепта «Зое» и малыша «Твайзи», уже поступившего в продажу.

Пионер массовой гибридизации «Лексус» довольствуется скромной литерой **h** в индексе моделей, которые оснащают силовой установкой Lexus Hybrid Drive. Материнская «Тойота» добавляет к названиям слово **hybrid**, а обозначение гибридного привода для всех машин концерна – **Hybrid Synergy Drive (HSD)**. Кроме того, самый бывалый японский гибрид «Приус» недавно получил возможность подзаряжать батареи от розетки и добавку **Plug-in** (этот термин используют и другие компании для аналогичных систем). БМВ верен спортивному духу даже в гибридном варианте – «семерка» и X6 украшены шильдиком **ActiveHybrid**. «Пежо» первым в мире примерил дизель в пару к электромотору – обозначение **Hybrid4** указывает на полный привод, не традиционный для марки. **ЗР**

Электрическим модификациям обычно присваивают дополнительные обозначения – на фото версия blue-e-motion «Фольксвагена-Гольф». А вновь разрабатываемые модели получают собственные имена, например «Рено-Твайзи» и «Ниссан-Лиф».





В отличие от автомобилей на жидком и газовом топливе, электромобили можно «заправлять» по-разному: из общих колонок, домашней сети и даже бесконтактным способом.

Узлы и агрегаты, приводящие в движение гибридную «семерку» БМВ: 1 – 465-сильный бензиновый двигатель с двумя турбонагнетателями; 2 – 15-киловаттный электромотор; 3 – восьмиступенчатый автомат; 4 – блок управления мощностью; 5 – высоковольтный кабель от батареи аккумуляторов.

НАПРЯЖЕНИЕ 4×4

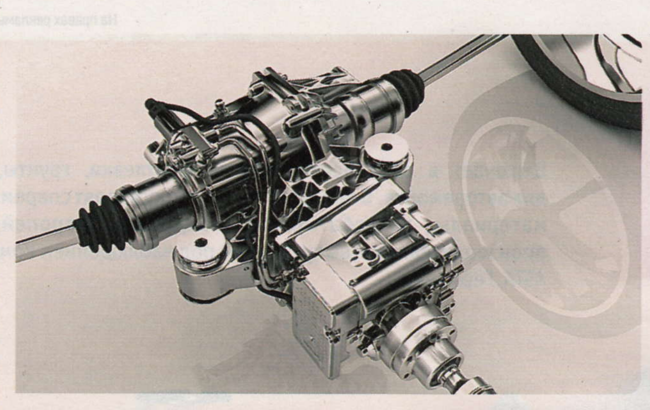
Незаметно, но очень быстро электроника проникает в системы полного привода. Несколько современных схем, где электроны присматривают за ньютон-метрами, рассмотрел **Кирилл Милешкин**.

ДИСКОТЕКА В ТРАНСМИССИИ

В середине 80-х годов прошлого века на массовых моделях появились дифференциалы с многодисковыми сцеплениями, управляемыми электроникой. По конструкции родоначальники не сильно отличались от нынешних систем: блок управления отдавал команды исполнительным механизмам замкнуть или разомкнуть муфту, информация приходила от датчиков на колесах.

Росли мощности и скорости, электроника становилась не только быстрее, но и умнее. Например, одна из них с многодисковой муфтой «Халдекс», жива уже в четвертом поколении (подробно – ЗР, 2011, № 4). Чтобы первые конструкции среагировали на пробуксовку, колесу нужно было прокрутиться на 1/8 оборота. А сегодня муфты, подключающие вторую ось, создают преднатяг (даже при нормальном сцеплении колес с дорогой на задние колеса переходит 5–10% крутящего момента) и мгновенно реагируют на изменение ситуации.

На мощных автомобилях муфты с электронным управлением для лучшей управляемости встраивают еще и между колесами. Однако это накладно, а потому на большинстве машин блокировку дифференциала имитирует электроника, притормаживая излишне быстрые колеса.



Многодисковые сцепления в полноприводных трансмиссиях, созданные изначально для легковых автомобилей, чуть позже примерили и вседорожники. Причем на некоторых моделях, например на «Тойоте-RAV4», электроника сама распределяет тягу по осям, позволяя водителю самостоятельно лишь заблокировать муфту для лучшей проходимости. «Ниссан X-Трейл» или «Мицубиси-ASX» предоставляют чуть больше свободы: можно включить моноприводный режим.

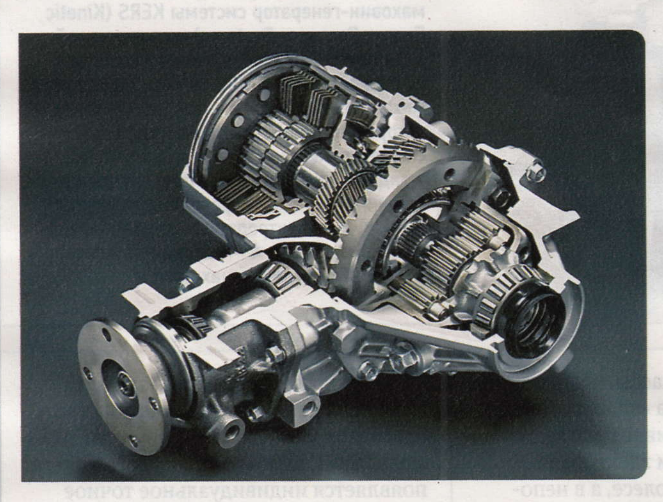
На «ленд-роверах» в зависимости от выбранного водителем типа покрытия фирменная система Terrain Response не только управляет многодисковой муфтой, но и задает усилие на педали газа и рулевом колесе, алгоритм работы двигателя и коробки. Скорее всего, такую схему вскоре позаимствуют другие. Похожие алгоритмы реализованы в трансмиссии «Пежо-3008».



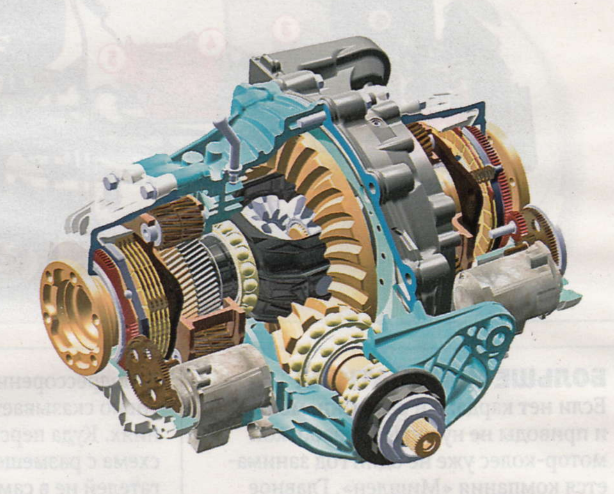
ЭЙ, НА КОРМЕ!

Спустя десять лет после прописки полного привода на асфальте в его истории появилась следующая важная глава. Вписали ее японские конструкторы, создав активный межколесный дифференциал AYC (Active Yaw Control). В привод правого колеса встроены две зубчатые передачи: повышающая и понижающая скорость вращения. Включаются они многодисковыми сцеплениями по команде электроники поочередно – в зависимости от того, в какую сторону поворачивает автомобиль. В результате один вал может крутиться быстрее или медленнее другого. Как следствие вместо ожидаемого заноса получаем следование заданной траектории.

В зависимости от концепции автомобиля активный дифференциал может обеспечивать точное управление в спортивных режимах или, напротив, работать на опережение, создавая максимальный комфорт и безопасность при вождении. Правда, такие конструкции сложны и недешевы, а потому реализованы лишь на дорогих моделях.



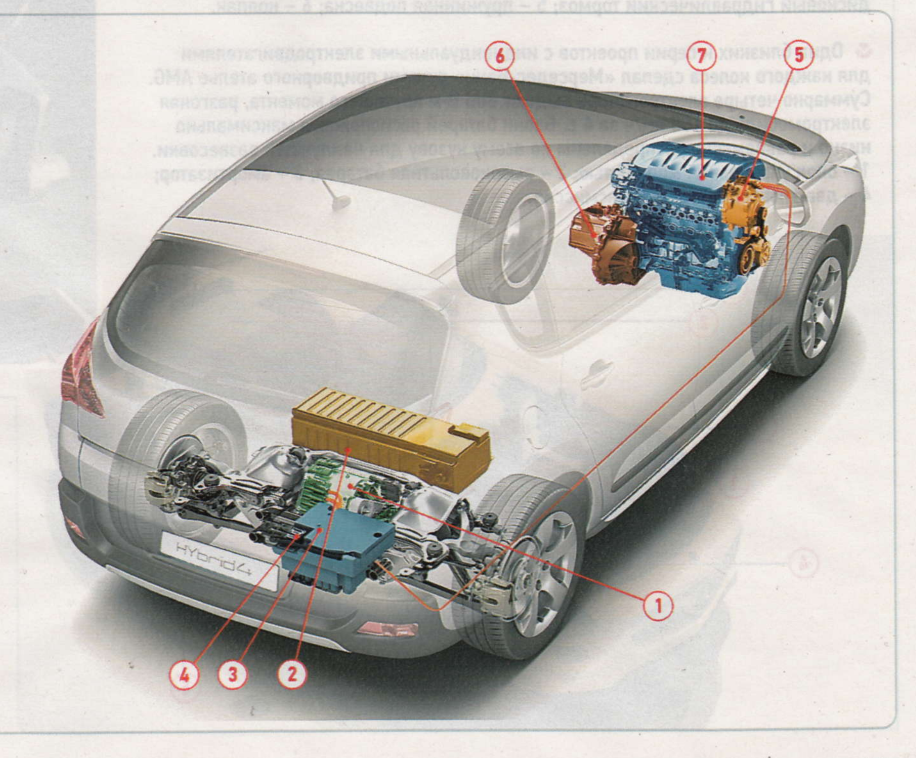
Как и многие системы, активные дифференциалы разрабатывают и настраивают под характер автомобиля. Активный дифференциал AYC «Лансера Эволюшн» фирма «Мицубиси» создавала для езды на пределе возможностей. «Хонда» готовила свою трансмиссию с электронным дифференциалом SH-AWD (Super Handling All-Wheel Drive system) для комфортного большого седана «Леджменд». Ее назначение – обеспечить максимально прозрачную и безопасную управляемость, эффективно используя потенциал 300-сильного двигателя.



Активный задний дифференциал Dynamic Performance Control от БМВ напоминает по принципу действия AYC, сделанный «Мицубиси». Только тут две повышающие скорость передачи – на валу правого колеса и левого. И дисковые сцепления сжимают не гидроприводы, а электромоторы. Но эффект тот же: автомобиль не только дольше не соскальзывает с траектории, но и увереннее тормозит и трогается, особенно на миксте. Разумеется, активный дифференциал работает в тесном контакте с продвинутой системой стабилизации DSC.

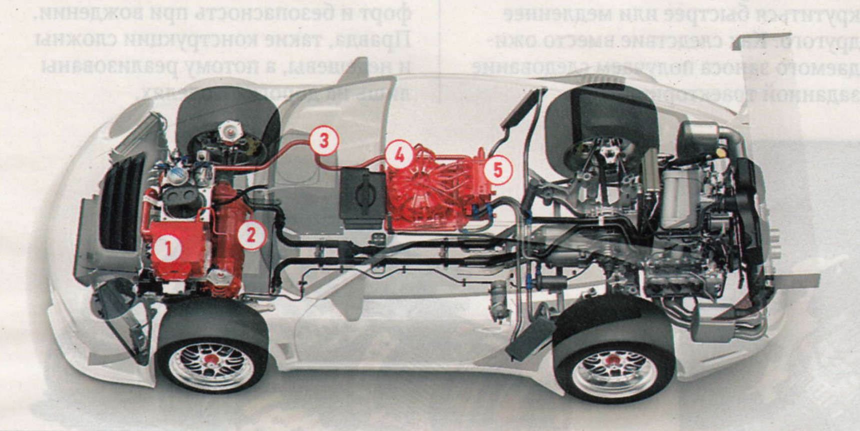
ПОРОЧАЩИХ СВЯЗЕЙ НЕ ИМЕЕТ

С появлением гибридов конструкции становятся... проще. По крайней мере, в том, что касается полноприводных схем. Ведь можно сэкономить место и массу, удалив раздаточную коробку и карданный вал, а задние колеса обеспечит тягой электромотор. Причем совсем



«Пежо-3008» стал первым гибридом с дизель-электрическим приводом. Двухлитровый 163-сильный дизель приводит передние колеса, а 37-сильный электромотор – задние. Примечательно, что полноприводная трансмиссия Hybrid4 может работать в трех режимах: в чисто электрическом заднеприводном, дизельном переднеприводном и в варианте 4×4, когда передняя ось пробуксовывает. 1 – электродвигатель; 2 – никель-металлогидридные батареи; 3 – блок управления мощностью; 4 – блок управления трансмиссией; 5 – система «старт-стоп»; 6 – автоматическая коробка передач; 7 – дизельный двигатель.

не обязательно делать его мощным – двух-трех десятков киловатт вполне хватит для движения полуторатонного автомобиля на малых скоростях и для помощи бензиновому или дизельному двигателю во время разгона или при движении по плохой дороге. Разумеется, внедорожные способности у таких моделей скромные, но вряд ли хуже, чем у многих «паркетников» с традиционными схемами. Впрочем, при необходимости несложно будет догрузить задние колеса тягой. Видимо, еще и поэтому схема набирает популярность. Не исключено, что в ближайшие годы она станет доминирующей для новых полноприводных гибридов.



Главная особенность «Порше-911 GT3 R Гибрид» – отсутствие привычных аккумуляторов. Вместо них установлен маховик-генератор системы KERS (Kinetic Energy Recovery Systems), используемой в Формуле-1. Маховик может вращаться со скоростью до 40 000 об/мин, накапливая механическую энергию при торможении, которая по требованию водителя вернется электричеством для передних колес, а задние приводит двигатель внутреннего сгорания. 1 – блок управления электромоторами; 2 – электродвигатели; 3 – высоковольтный кабель; 4 – маховик-генератор; 5 – блок управления маховиком.

БОЛЬШЕ ИНИЦИАТИВЫ

Если нет кардана и раздатки, может, и приводы не нужны? Разработкой мотор-колес уже не один год занимается компания «Мишлен». Главное преимущество такой схемы – компактность, а недостаток – возрастают неподрессоренные массы, что негативно сказывается на ездовых ощущениях. Куда перспективнее выглядит схема с размещением электродвигателей не в самом колесе, а в непосредственной близости от него. С такой конструкцией можно сохранить традиционную подвеску (а заодно и уровень расходов на производство – благодаря унификации с другими моделями), вдобавок у каждого колеса появляется индивидуальное точное управление тягой. А значит, ни к чему городить сложные трансмиссии!



Пока идея мотор-колеса реализована лишь в опытных образцах. Главное, что мешает такой схеме получить путевку в жизнь, – большие размеры и масса. Но разработчики «Мишлен-Эктив Вилл» уверяют: они решили эти проблемы и скоро представят более компактные и легкие разработки. 1 – подкачиваемая пневмокамера, увеличивающая на сухом покрытии пятно контакта; 2 – шипы с электроприводами; 3 – защитный кожух оберегает механизмы внутри колеса от камней и неровностей на дороге; 4 – электродвигатель и многодисковый гидравлический тормоз; 5 – пружинная подвеска; 6 – колпак.

Один близких к серии проектов с индивидуальными электродвигателями для каждого колеса сделал «Мерседес-Бенц» руками придворного ателье AMG. Суммарно четыре электромотора выдают 880 Н·м крутящего момента, разгоняя электромобиль до 100 км/ч за 4 с. Блоки батарей расположены максимально низко и равномерно распределены по всему кузову для наилучшей развесовки. 1 – блок управления мощностью; 2 – высоковольтная батарея; 3 – амортизатор; 4 – два электромотора и трансмиссия.



***

С одной стороны, электроника обедняет технические решения, упрощая красивые и хитроумные механические конструкции. С другой – наоборот, раздвигает привычные рамки и дает возможность изобретать нестандартные схемы, пробовать иные подходы, совершать куда более смелые шаги. Не правда ли, в случае с полноприводными трансмиссиями это особенно показательно? ЗР

ВСЕМ МИРОМ

В большой степени это собрание сформировано из частных автомобилей. В этом его сила, но одновременно и слабость, считает **Сергей Канунников**. Фото **Константина Якубова**.

Неказистый тягач ГАЗ-51 П, страшноватый автобус-клуб «Уралец-66» и еще несколько грузовиков «времен очаковских» встречают посетителей у входа в столичный музей на Рогожском Валу. С точки зрения яркости, пафосности, наконец, ценности, выраженной во «всеобщем эквиваленте», – далеко не самые подходящие экспонаты. Но в том, что знакомство с музеем начинается именно с них, есть вполне определенный смысл, отражающий характер экспозиции. Она пестра и разношерстна, поскольку многие экспонаты выставлены частными владельцами, но при этом проникнута уважением к каждой машине.

В бывшем автобусном парке показаны авто самых разных стран и эпох. Вот спасенная благодаря энтузиастам ретродвижения практически полная коллекция бывшего музея АО «Москвич». В ней – редчайший КИМ-10, с которого началась самостоятельная история завода (сегодня известны не более десяти сохранившихся экземпляров), юбилейные миллионные «москвичи», интереснейшие прототипы.

Линейку советских представительских машин открывает довоенный ЗИС-101 А. Таких осталось совсем немного.

Есть небольшая, но со вкусом оформленная экспозиция военных автомобилей. Уникальны старательно реконструированные спортивные авто 1960–1970 годов, в том числе «Москвич-407 Купе» – герой ипподромных гонок полувековой давности.

Не забыты интересные, неординарные иномарки. Скажем, представители почти забытой американской марки «Хадсон» (некогда писали «Гудзон») – «Супер Сикс» 1923 года и «Терраплейн» 1937-го, предвоенный «Линкольн-Зефир» и скандальный «Эдсел» 1959 года. Новообразованную марку, на которую «Форд» возлагал особые надежды, в числе прочих напастей загубили поборницы эмансипации, посчитавшие дизайн передней части неприличным. Оценить игру воображения дам можете лично в музее.

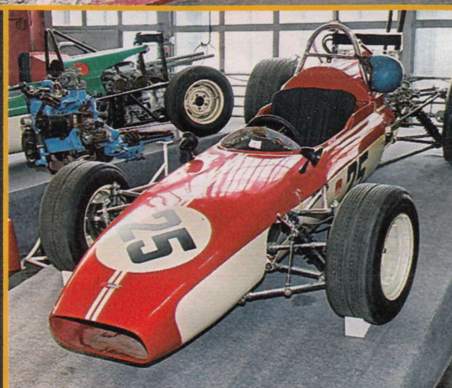
Конечно, здесь присутствуют «мерседесы» самых разных лет, начиная с моделей 1930-х и до совсем свежего лимузина, переданного в музей Гаражом особого назначения (ГОН).

По-своему интересны самодельные автомобили. На Рогожском валу представлена уникальная подборка образцов подобного автотворчества.

Конечно, далеко не все экспонаты пребывают в идеальном, тем более – в оригинальном состоянии. Музей дает машинам лишь временный приют, ну а доводить их до ума – дело хозяев. Знатоки без труда найдут массу несоответствий, неродных деталей, изъянов. Но все же хорошо, что есть возможность увидеть хотя бы такие. Ведь это уже немало – по крайней мере, для начала... ЗР



Нереставрированный, но отлично сохранившийся «Москвич-401» 1955 года выпуска – главный герой экспозиции, воссоздающей быт советских автотуристов.



Гоночный «Москвич-Г5» 1969 года – призер чемпионатов СССР. Двигатель – экспериментальная версия 412-го мотора с двумя распредвалами – развивал 112 л.с., автомобиль – до 200 км/ч.



Автомобиль-макет «Селена», созданный итальянским ателье «Гиа», после выставки в Москве в 1962 году подарили НАМИ. Заднемоторный концепт с тремя рядами сидений и сдвигаемыми налево или направо органами управления чудом сохранился!



Газовскую линейку открывает первый в СССР массовый легковой автомобиль ГАЗ-А.



В разделе, посвященном автоспорту, на почетном месте тщательно изготовленная копия «Москвича-407 Купе». Таких в 1962-м сделали всего два. Рядом гоночные «москвичи» моделей 412, 2140, а также ВАЗ-21011, некогда участвовавших в любительских соревнованиях.



Этот странный «Минисол», подзаряжающийся солнечной энергией, группа зеленоградских инженеров построила в 1991 году.



Из ворот старенького, заваленного железками гаража выезжает видавший виды ЗАЗ-965А...

«Музей ретроавтомобилей»

Москва, Рогожский Вал, д. 9/2.
Ежедневно с 10.00 до 21.00, воскресенье – с 10.00 до 20.00, понедельник – выходной.
Билеты – 100 руб., детский – 50 руб.



Ранние «жигули» тоже уходят в историю. Здесь мы видим редкий ВАЗ-21026 с правым рулем.



Амфибия-самоделка оснащена мотоциклетным двигателем, винтом и механическим приводом для подъема колес на плаву. Чего только наши Кулибины не придумывали!



ЗАЗ-968М, расписанный питерскими митьками, – тоже своеобразный документ недавней эпохи. Рядом выставлен точно такой же «Запорожец», но в оригинальном виде.

ОРАНЖЕВАЯ РЕВОЛЮЦИЯ

Фирма «Ауди» обещает ее в 2014 году. Полноприводный бренд «кваттро» останется, но валы в нем уступят место оранжевым проводам. Система e-tron quattro, созданная в рамках проекта Audi ePerformance, уже проходит обкатку на снежных полигонах Швеции. Если коротко, это параллельный гибрид, в котором использованы два электромотора и бензиновый двигатель 2.0 TFSI мощностью 211 л.с. с крутящим моментом 350 Н·м. Один электромотор через специальное сцепление встроен в цепочку, состоящую из ДВС, четырехступенчатого автомата и привода на передние колеса. Задние же соединены со вторым электромотором.

В полностью электрическом режиме e-tron quattro разгоняется до 100 км/ч и может проехать до 40 км. Хотите быстрее и дальше? Тогда в работу включится ДВС.

При сбросе газа задний электродвигатель превращается в генератор, а ДВС отключается от колес. Кроме того, электрогидравлические приводы задних колес при заходе в поворот направляют основной поток мощности к внешнему колесу, вписывая e-tron quattro в кривую.



Место карданного вала заняли литий-ионные батареи общей энергоемкостью 9,4 кВт·ч. Зарядить их можно и от розетки часа за два.

СВАРОЧНОЕ НАПРЯЖЕНИЕ

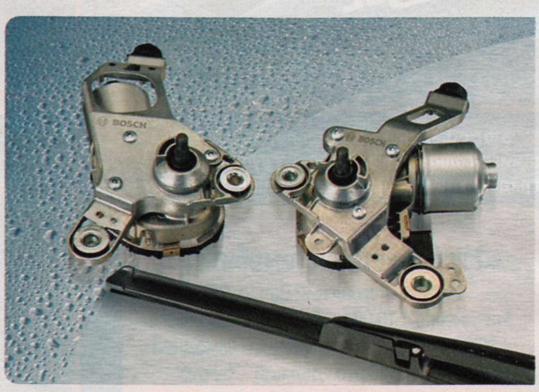
В погоне за экономичностью разработчики двигателей применяют все более бедные топливные смеси, сдабривают их выхлопными газами да еще изрядно разбавляют бензин этанолом. В камерах сгорания образуются зоны, требующие для воспламенения такой энергии искры, которой не бывает в обычных системах зажигания. Новая же система CCI (Continuous Current Ignition), предложенная фирмой «Континенталь», дает возможность поддерживать искру после первичного пробоя высоким напряжением столько времени, сколько сочтет нужным система управления двигателем. Причем это уже будет даже не искра в привычном понимании, а, скорее, сварочная дуга.

Другая разработка «Континенталя» – форсунка с так называемым управляемым соленоидом. Его программное обеспечение позволяет регулировать массу подаваемого топлива в течение каждого импульса впрыска. До сих пор подобное умели лишь пьезоинжекторные системы.



Здесь собраны воедино новые системы зажигания и впрыска, топливный насос высокого давления и турбокомпрессор с быстродействующим байпасным клапаном.

ПРЯМОЙ ПРИВОД



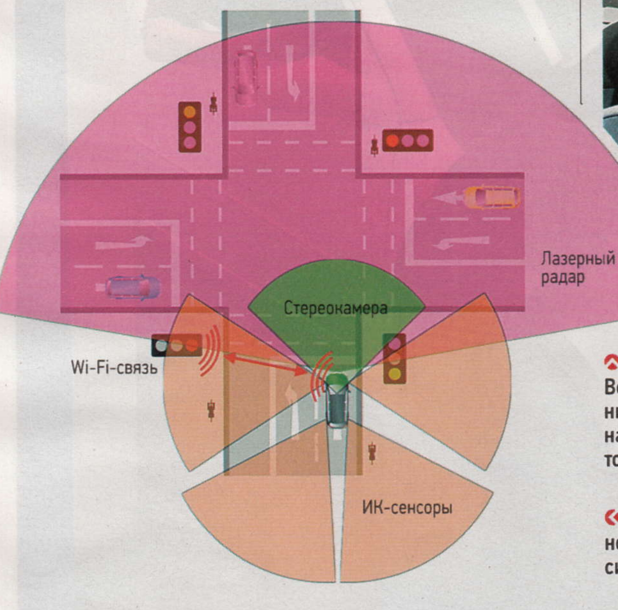
Пара моторредукторов и невидимая глазу программа – все, что нужно теперь для очистки стекла. Такая унификация должна заметно снизить себестоимость узла.

Похоже, рычаги, соединявшие привод левого и правого дворников, могут уйти в прошлое. Когда-то ЗР писал об этой идее как об изобретении, теперь перед нами серийная новинка от компании «Бош», уже нашедшая свое место под ветровым стеклом нового «Форда-Фокус». Электронная регулировка электромоторов-редукторов позволяет максимально расширить зону очистки стекла от самых стоек до центра без опасности столкновения щеток, хотя их траектории и пересекаются. Выгода для производителя стеклоочистителей очевидна: комплект отныне не привязан к конкретному автомобилю, достаточно лишь прошить нужную программу. Мгновенное положение щеток отслеживают специальные сенсоры, причем можно запрограммировать как параллельный алгоритм их движения, так и встречный. Освобожденное от соединительных рычагов место конструкторы уже мечтают занять, например, проектором данных на стекло, элементами климат-контроля, подушкой безопасности для пешеходов. А еще автомобиль стал легче – на целый килограмм!

ПЕРЕКРЕСТОК-АВТОМАТ

Так можно назвать электронную систему-ассистент, разрабатываемую в рамках европейского проекта INTERSAFE-2 для безопасного проезда пересечений дорог. Мы писали о ней еще на стадии разработки, теперь настал черед реальных испытаний.

Проверяют работу новшества на одном из перекрестков Вольфсбурга. В автомобиль добавили такие устройства, как лазерный сканер, ИК-сенсоры, Wi-Fi-доступ в Сеть. Машина теперь видит и распознает пешеходов, другие автомобили, светофоры и знаки. Если водитель попытается игнорировать опасность, в салоне зазвучит и загорится предупреждающий сигнал, а потом она сама слегка притормозит, приглашая надавить на тормоз в полную силу. В проекте принимают участие десять европейских автомобильных компаний. Они инвестировали в него 3 млн. евро и еще 3,5 млн. добавил бюджет ЕС.



«Куда едешь?! Встречное движение. Отсюда только направо. Ну все, я торможу!»

Зоны ответственности различных систем и датчиков



КИТАЙСКИЙ СЕРВИЗ

Седан «Чери-Фора» с недавнего времени собирают в Таганроге под именем «Вортекс-Эстина». Но как эту машину ни назови, приемы обслуживания те же – с ними вас познакомит **Игорь Козлов**. Ему помогали **Валерий Жаринов** и **Константин Якубов** (фото).

ЧУЖАЯ ЗЕМЛЯ

На подопытной машине установлен самый популярный мотор – двухлитровый SQR484F. Чтобы поменять свечи, надо снять пластиковую накладку двигателя – она представляет собой также часть воздуховода. Доступ к свечным наконечникам ограничивает шланг вентиляции картера: сжав хомут, сдергиваем его с патрубка клапанной крышки и отводим в сторону. Теперь можно вынуть наконечники и вывернуть свечи (они под ключ «на 16»), но прежде закрываем отверстие в дроссельном узле, чтобы случайно там не намусорить.

Воздушный фильтр менять просто. Вывертываем пару саморезов «под крест», поднимаем заднюю часть крышки и, сдвинув с зацепов, снимаем. При установке нового фильтроэлемента проследите, чтобы не съехала уплотнительная резинка – ее лучше смочить мыльным раствором. Если перекосится или замнется, в мотор пойдет неочищенный воздух. Заодно желательно провести влажную уборку в полости корпуса, удалив скопившуюся на дне грязь.

Поликлиновой ремень снабжен автоматическим натяжителем, но его конструкция, мягко говоря, бестолковая. Отвести автомат непросто: зацепиться не за что. Разве за болт ролика, но он может при этом отвернуться, поскольку вопреки логике схемы имеет не левую, а правую резьбу. Если жаль резать старый ремень, который всегда может пригодиться, снимите обкатной ролик, а затем и ремень с натяжителем. Сведя в тисках секторы автомата, вставьте в предусмотренные отверстия 5-миллиметровую чеку и устано-

ВИЗИТНАЯ КАРТОЧКА

Chery Fora/Vortex Estina (SQR7201)

ДЕБЮТ: 2005 год, Шанхай. В июле 2008-го машины таганрогской сборки получили имя «Вортекс-Эстина».

КУЗОВ: седан.

ДВИГАТЕЛИ: бензиновые, 1,5 л, 109 л.с.; 1,6 л, 119 л.с.; 2,0 л, 129 л.с.

КОРОБКИ ПЕРЕДАЧ: M5, A4, CVT (для российского рынка только M5).

ПРИВОД: передний.

КОМПЛЕКТАЦИИ: MT1, MT2, MT3, MT4 (для «Эстины»).

ЦЕНА В МАЕ 2011 ГОДА: 399 900–469 900 руб. («Эстина»).

вите натяжитель и обкатной ролик на место. Поставив ремень, можно вынуть чеку. Отметим, что усилие натяжной пружины довольно велико и чеку в отверстиях прикусывает. Удобнее действовать вдвоем: один натягивает монтажкой нижнюю ветвь ремня, упершись в поддон картера, а другой тем временем вынимает чеку пассатижами. Если же нужно менять и ремень ГРМ (по регламенту – через каждые 40 тыс. км), то начинаем с него.

Привод ГРМ – с полуавтоматическим натяжителем, и в этом его плюс. Минус же в том, что нужно демонтировать опору, вывешивая силовой агрегат, – иначе крышки кожуха не снять. Доступ к одному из болтов нижней крышки перекрыт обкатным роликом поликлинового ремня – его также снимаем. Для удобства демонтируем и расширительный бачок – долой два болта. Повозившись с китайскими пистонами (их резьбовая сердцевина под крестовую отвертку беспомощно буксует на месте) и открутив несколько болтов, снимаем правый брызговик моторного отсека. Центральный болт коленвала, который обычно не свернешь, отворачивать не нужно – шкив здесь на шести периферийных болтиках, и это еще один плюс. Метки на шкивах распредвалов должны расположиться друг напротив друга, при этом ответной метки на коленчатом валу нет. Пометим его положение относительно картера двигателя маркером. После того как сняли старый ремень, обязательно проверяем состояние помпы: никакого намека на течь и прикусывание подшипников быть не должно! Обкатные ролики, не раздумывая, ставим новые, даже если кажется, что старые еще могут послужить. Уж поверьте, подобная экономия неуместна. При сборке не перепутайте крепеж: центральный болт верхней крышки кожуха длиннее остальных!

Чтобы поменять масло в двигателе, надо спуститься ниже уровня земли. Даже если у вас есть установка для откачки отработки через отверстие масляного щупа, к масляному фильтру сверху все равно не подобраться. Сливная пробка на двигателе – под ключ «на 17». Сливная у МКП – «на 24», а заливная (она же контрольная) – «на 17».

Меняя антифриз, помните, что он ядовит, и старайтесь не дышать парами. Сливать лучше горячую жидкость (при открытом клапане термостата ее больше вытечет), но не ошпарьтесь при этом. Сливная пробка – внизу правого бачка радиатора.

ОКО ЗА ОКО

Для замены лампы левой противотуманки нужно лечь на спину и, просунув руку в щель между пластиковой защитой и «юбкой» бампера, повернуть патрон на фаре. Лучше работать в очках, оберегая глаза от грязи. С правой лампочкой сложнее: путь перекрыт бачком омывателя. Чтобы зайти с тыла, снимаем брызговик, вынув 13 пистонов, – ужасно неудобно!

Но куда сложнее поменять лампы в головных фарах. Доступ к правой ограничивают горловина бачка омывателя, а также бачки ГУРа и охлаждающей жидкости. Для удобства их лучше снять: наливную горловину просто вытащить, потянув вверх, а бачки, отвернув по паре болтов, отвести в сторонку. Вынуть заглушки на корпусе – полдела, многих наверняка озадачит необычное крепление ламп. Чтобы вынуть огарок ближнего света (удобнее работать с зеркальцем), надо повернуть колодку с насаженной на нее фиксирующей стальной пластиной, после чего, не трогая последнюю, вынуть саму лампу из колодки.

С дальним светом еще хуже: тут вроде бы стандартное крепление П-образной скобой, но вывести ее концы из зацепов непросто – кончики скобы встают враспор с корпусом фары. К тому же отверстие этой секции меньше, чем у ближнего света, что странно, ведь здесь поместили еще и габарит. Причем каждая лампа смещена относительно центра, а габаритка оказалась так далеко, что, кроме как пассатижами-«утконосами», ее ничем не возьмешь. При сборке не перепутайте заглушки, которые диаметрами почти не отличаются друг от друга.

С левой фарой проблемы те же, с той лишь разницей, что для доступа нужно снять аккумулятор. А перед этим – блок силовых предохранителей, обосновавшийся сверху батареи. Причем левая фара почему-то отличается конструкцией от правой: вместо резиновых заглушек пластиковые, снимаемые с поворотом (на «Ладе» похоже). После мытарств с фарами менять лампы в задних фонарях одно удовольствие – даже инструмент не нужен.

ПАЛЕЦ О ПАЛЕЦ

Для замены передних колодок ключом «на 13» откручиваем болт нижнего пальца направляющей и поворачиваем скобу относительно верхнего пальца. Оригинальные внутренние колодки снабжены электрическим датчиком предельного износа. Если взамен ставить неоригинал со скобой-пищалкой, надо обрезать проводку со старых колодок, чтобы закрыть разъемы от попадания грязи. Скоба-пищалка должна быть на внутренней колодке снизу.

Задние колодки имеют по две пластины, которые важно не перепутать: сперва на колодку устанавливаем пластину с перфорацией, а поверх нее – сплошную. Палец суппорта – под ключ «на 17». Для доступа к колодкам ручника снимаем суппорт в сборе (два болта под ключ «на 14»), а потом диск-барабан. В целом несложно.

Осталось погасить сервисный индикатор на щитке приборов: нажимаем и удерживаем пять секунд правую кнопку на щитке приборов, затем, не отпуская ее, включаем зажигание, отпускаем кнопку и сразу же, через полсекунды, нажимаем ее вновь одновременно с левой кнопкой. Помедлив пару секунд, индикатор погаснет.



НЕКОТОРЫЕ РАБОТЫ ПО ЗАМЕНЕ, тыс. км (лет)

Масло в двигателе, масляный фильтр	10 (1)
Воздушный фильтр	20
Топливный фильтр	20 (2)
Фильтр салона	–*
Свечи зажигания	20
Механизм привода ГРМ	40
Масло в МКП	40 (4)
Жидкость ГУРа	–*
Антифриз в системе охлаждения	40 (4)
Жидкость в приводе тормозов и сцепления	40 (4)**

*Проверка при каждом ТО, замена по состоянию.
**Рекомендуем сократить интервал замены.*

ПРИМЕРНАЯ СТОИМОСТЬ ОТДЕЛЬНЫХ РАБОТ У ДИЛЕРОВ, руб.

Компьютерная диагностика двигателя	800
Диагностика ходовой части и тормозов	950
Замена масла и фильтра двигателя (масло Mobil 1, 5W40*)	1160
Замена фильтра воздушного/салонного/топливного	200/220/230
Замена привода ГРМ	4500
Замена поликлинового ремня	1500
Замена охлаждающей жидкости	1335
Замена масла МКП (масло Liqui Moly, 75W90*)	890
Регулировка углов установки колес	1800
Замена тормозных колодок передних/задних	650/1100
Регулировка привода ручника	300
Нормочас	850–900

Рекомендовано дилерами.

ПРИМЕРНАЯ СТОИМОСТЬ НЕКОТОРЫХ ЗАПЧАСТЕЙ У ДИЛЕРОВ, руб.

Щетки стеклоочистителей	900–1100
Форсунка стеклоомывателя	70
Масло в двигатель (4 л)	1680
Ремень ГРМ в комплекте с роликами	5500
Ремень поликлиновой	750
Автомат натяжителя поликлинового ремня вместе с роликом	2870
Масло в МКП (3 л)	1320
Тормозные колодки передние/задние	1200/1900
Тормозные диски передние	4000
Фильтр масляный/воздушный/топливный/салонный	300/200/250/400
Свечи зажигания (Denso K20PR-U, комплект)	500

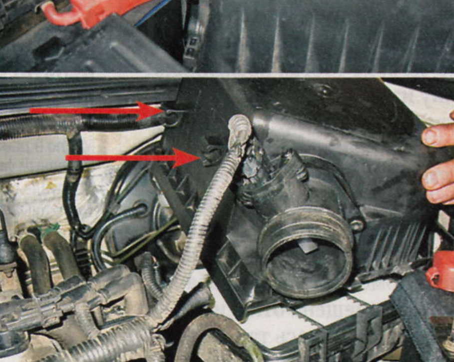
Для доступа к свечам снимаем пластиковую накладку двигателя. Для этого распускаем два хомута – на воздушном фильтре и на дроссельном узле. Отсоединив патрубки, снимаем накладку с двух задних буферов.

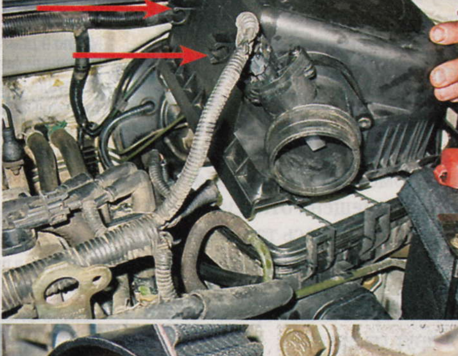




Свечные наконечники удобнее вынимать пассатижами с изогнутыми губками. Прямо за ними виден штуцер шланга вентиляции картера (сам шланг снят и отведен в сторону). Дроссель прикрыт ветошью.

При установке крышки воздушного фильтра важно, чтобы все три зацепа в передней части вошли в соответствующие пазы на корпусе. Не забудьте уложить топливный шланг в ложементы, показанные стрелками!



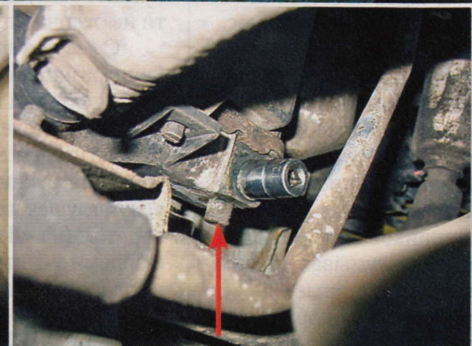




Автоматический натяжитель поликлинового ремня взведен и готов к установке на двигатель. В качестве штифта использовали 5-миллиметровый ролик от подшипника, но сгодится и обычный гвоздь.

При взводе полуавтомата натяжителя ремня ГРМ важно, чтобы стрелка на подвижном секторе совпала с мушкой на неподвижном (зона в кружочке). Точнее прицелитесь, если воспользуетесь зеркальцем.

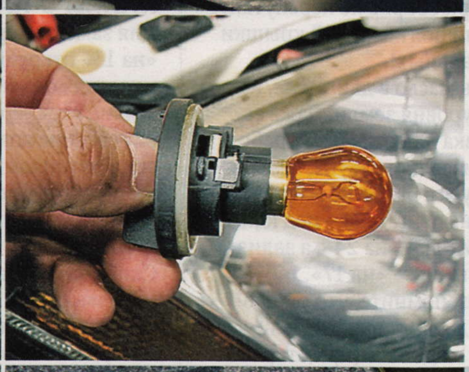




Сливную пробку на радиаторе выкручиваем ключом «на 12» до тех пор, пока жидкость не потечет через носик (стрелка). Если вывернуть полностью, антифриз пойдет в две струи – поймать его будет сложнее.

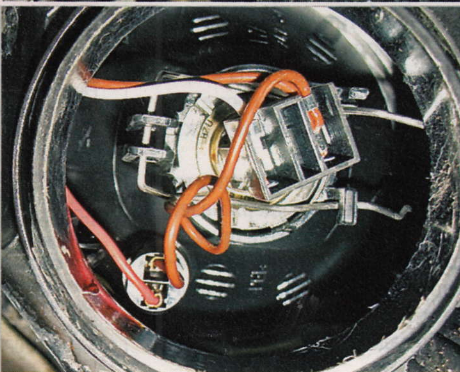
Лампу ближнего света осталось лишь вынуть из колодки, переходную стальную пластину при этом не трогаем. Установив новую лампу, удалите с колбы отпечатки пальцев – например, тампоном, смоченным в спирте.





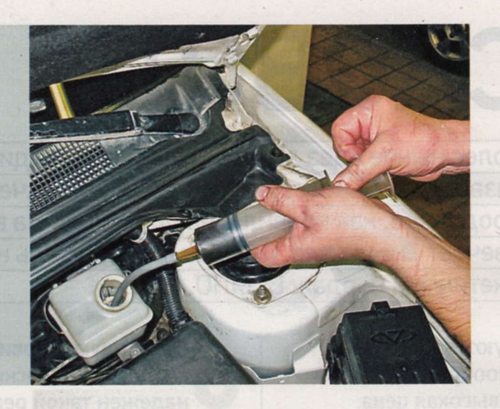
Патрон лампы поворотника снабжен скользящими контактами. Хотя с проводами не нужно возиться, извлечь огарок из фары сложно: слишком уж тесно в зоне работ, а уплотнительное колечко туговато.

Обратите внимание: П-образная скоба крепления лампы дальнего света упирается в корпус фары. Чтобы надежно ее зафиксировать, полезно подогнуть кончик скобы. Габаритку вынимаем, повернув патрон.





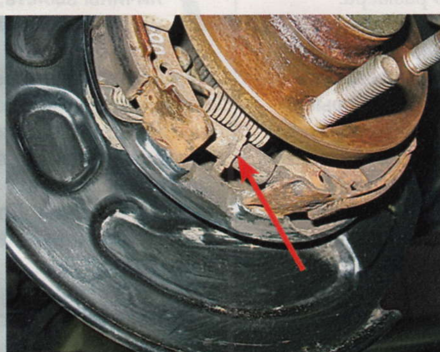
Заменить лампы в фонарях – секундное дело: отгибаем клапан в обшивке багажника, прикрепленный на текстильной липучке, и, повернув, вынимаем нужный патрон. В дополнительном «стопе» применены светодиоды.



Старую тормозную жидкость удаляем из бачка шприцем. Залив новую, прогоняем остатки из магистралей, отвернув клапаны прокачки на рабочих механизмах. Сливаем до тех пор, пока не пойдет свежая жидкость.



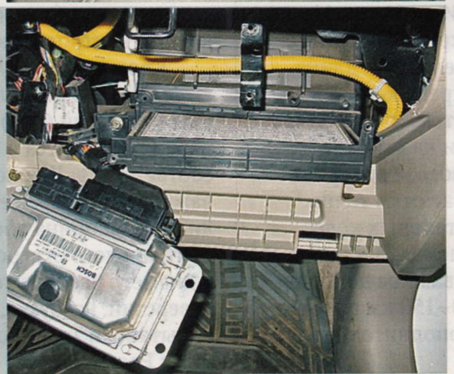
Оригинальные колодки снабжены электрическим индикатором предельного износа. Колодка с проводком – внутренняя, не перепутайте при сборке. Не забудьте смазать постели высокотемпературной смазкой.



Чтобы развести колодки ручника, крутим муфту (стрелка) через отверстие в диск-барабане (здесь он снят для наглядности). При вращении колеса колодки должны слегка касаться барабана.

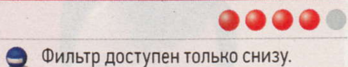


Компенсируем удлинение тросов ручника, вращая гайку под ключ «на 10» (стрелка). Чтобы до нее добраться, снимаем подлокотник, отвернув два винта на дне бокса и вынув решетку заднего воздуховода.



Для доступа к салонному фильтру снимаем бардачок: сдавив стенки лотка, откидываем его вниз и снимаем с петель. Затем откручиваем четыре болта блока управления двигателем и еще два – крепления лючка.

ОЦЕНКА ТРУДОЕМКОСТИ ОБСЛУЖИВАНИЯ*



Операция	+	–
Замена масла в двигателе	Удобный щуп, широкая заливная горловина.	Фильтр доступен только снизу.
Замена воздушного фильтра	Симметричный фильтроэлемент неверно не установишь.	Уплотнительная резинка норовит сползти при сборке.
Замена свечей зажигания	Высоковольтные провода и выводы на катушке промаркированы.	Бывает сложно вынуть руками наконечник провода первого цилиндра.
Замена поликлинового ремня	Есть автоматический натяжитель, не ошибешься с настройкой ремня.	Сложная схема укладки ремня, не за что отвести натяжитель.
Замена привода ГРМ	Не нужно отвинчивать центральный болт коленвала.	Мал ресурс ремня, нужно вывешивать силовой агрегат.
Замена ОЖ двигателя	Есть сливной краник с удобным носиком на радиаторе.	Нет сливной пробки на блоке двигателя.
Замена масла в МКП	Есть пробки.	Мал ресурс масла.
Замена тормозных колодок	Пальцы переднего механизма с лысками, при отвороте их не нужно поддерживать.	Легко перепутать пластины задних колодок.
Замена салонного фильтра	Приемлемый доступ.	Нужно снимать блок управления двигателем.
Замена ламп в головных фарах	Нет.	Надо снимать соседние детали, некачественное исполнение скоб для ламп дальнего света.
Замена ламп в фонарях	Отличный доступ, не нужен инструмент.	Нет.

ИТОГО: Позитивное в целом впечатление подпортила высокая трудоемкость замены ламп головного света. Также не понравилось исполнение натяжителя поликлинового ремня.

**В сравнении с «Ладой-Приора», трудоемкость обслуживания которой условно оценена в четыре балла по пятибалльной шкале (ЗР, 2008, № 1).*





ДИСКОВОД

Алюминиевых колес нынче едва ли не больше, чем традиционных стальных, а производителей вовсе не счесть! Однако исчерпывающей информации у продавцов, как правило, не получишь. На вопросы читателей ЗР отвечает **Вячеслав Оносов**, заместитель начальника управления маркетинга и продаж ВСМПО.

1 Верно ли, что шина, установленная на слишком широкий или узкий диск, работает хуже? Есть ли какие-то допуски?

Ефим Уткин, Курск

Конечно, колесо (часто его называют диском) и монтируемая на него шина по ширине должны в идеале соответствовать друг другу. Тем не менее существуют некоторые допуски, в пределах которых отклонения не оказывают заметного влияния на поведение автомобиля. Разработаны таблицы, где указано, какой ширине обода соответствует оптимальная ширина шины, а также возможность посадки на этот обод других шин. Например, чем ниже профиль, тем меньше допуск по ширине. Так, для 175/70R13 рекомендуемый обод 5×13 дюймов, но допускается монтаж и на обод шириной от 4,5 до 6 дюймов.

2 Насколько принципиальна разница между литыми дисками и коваными?

Сергей Дахно, Пермь

Литье очень технологично, позволяет легко реализовать фантазии дизайнера, почти не дает отходов, обходится недорого. Главный недостаток – крупное зерно и, как следствие, непрочная структура металла. Диск при сильном ударе трескается, что особенно опасно на высокой скорости. Стремясь повысить прочность, увеличивают толщину стенок, снижая столь желанный выигрыш в массе! Мы же производим колеса из сплавов на основе алюминия методом горячей объемной штамповки («ковка»). У них более прочная структура металла. После термообработки они очень прочные и жесткие. В сравнении с литыми они еще и легче на 15–20%. Грузоподъемность кованого колеса выше, чем у такого же по весу литого.

С точки зрения безопасности кованые колеса предпочтительнее. Так, предел прочности поковки 30–34 кгс/мм², а отливки – 18–20 кгс/мм². Относительное удлинение (показатель пластичности металла) кованого составляет 10–17%, а литого 5–8%. При ударах кованые колеса не трескаются, а лишь немного деформируются. Из недостатков – меньшее разнообразие дизайна и на 20–30% более высокая цена.

3 Как центрируются диски относительно осей? Нужна ли проставка между центральным отверстием и ступицей?

Егор Раков, Мурманск

Между центральным отверстием колеса и центрирующим пояском на ступице автомобиля не должен ощущаться зазор. Если он есть, необходимо использовать центрирующее кольцо (адаптер) подходящего размера.

4 Говорят, для тяжелых условий эксплуатации больше подходят стальные диски. Но некоторые алюминиевые тяжелей…

Марат Сабитов, Уфа

Требования ГОСТов к легкосплавным колесам жестче, чем к стальным. Повторюсь: даже при очень сильном ударе кованое колесо деформируется минимально. Давление воздуха в бескамерной шине сохраняется, позволяя продолжать движение. При аналогичном ударе обод стального колеса гнется больше, а если при этом давление в бескамерной шине резко упадет, автомобиль может стать неуправляемым.

Что касается большого веса легкосплавного диска, то это чаще всего объясняется причудливостью дизайна. При выборе колеса стоит его взвесить.

5 Как правило, болты и гайки для легкосплавных колес иные, чем для стальных. Какие к ним требования?

Илья Коган, Москва

У болтов и гаек для крепления колес из легких сплавов увеличены длина стержня и площадь крепежного конуса. Это вызвано тем, что толщина диска в месте посадки на ступицу больше, чем у стального, а материал мягче. Но моменты затяжки точно такие же, как и для стальных колес. Например, для моделей ВАЗ – около 80–120 Н·м. Но есть важное дополнение: после первых 50–150 км пробега крепления следует дополнительно подтянуть.

6 Существуют сервисы, ремонтирующие литые диски. Но насколько надежен такой ремонт?

Юрий Саакян, Адлер

При производстве колесо прошло термообработку, а последующие пластические деформации зарождают в металле микротрещины – впоследствии это грозит бедой. Кроме того, выправляя даже небольшую вмятину, не всегда удается уложиться в допустимое биение посадочных полок.

7 Насколько можно отступить от величины вылета, рекомендованной изготовителем автомобиля?

Борис Котов, Ухта

Чем ближе эта его величина к «родной», тем ближе к расчетным нагрузки на подвеску и подшипники, лучше управляемость. На легковых машинах можно увеличивать или уменьшать вылет на 3–5 мм. Для вседорожников допускают лишь уменьшение вылета в пределах 10 мм.

8 Как маркируются легкосплавные диски?

Андрей Козлов, Омск

Пример маркировки и его расшифровка: 5J×13 H2 ET 29 58,6 Fb4.5kH 245317 1005 ОТК. Здесь: 5 – ширина обода в дюймах; J – форма бортовой закраины обода; 13 – посадочный диаметр обода в дюймах; H2 – код конструкции хампов; ET 29 – вылет обода, мм; 58,6 – диаметр центрального отверстия, мм; Fb4.5kH – максимально допустимая статическая нагрузка на колесо, кН; 245317 – индивидуальный номер колеса; 1005 – дата изготовления (год, неделя), ОТК – клеймо контролирующего органа.

Кроме того, на упаковке указываются диаметр расположения крепежных отверстий (pcd), цвет, основные параметры колеса и номер сертификата соответствия. Для покупателя наиболее важны такие параметры колеса, как диаметр, ширина обода, вылет, диаметр центрального отверстия, количество и диаметр расположения крепежных отверстий, нагрузка, на которую колесо испытано, и знак соответствия требованиям Росстандарта.

ИЗДЕЛИЕ НОМЕР ТРИ



Михаил Поляков из Углича за ответ на задачу № 40 «Подвиг Геракла» (ЗР, 2011, № 4) получает от фирмы Mystery Electronics навигатор MNS-520MP с высокопроизводительным процессором Samsung и GPS-модулем NXP от компании Philips Semiconductors.

Условие этой задачи самое простое. Владелец «Нивы», желая защитить шарниры карданного вала от грязи, натянул на них плотные резиновые чехлы – отрезки мотоциклетной камеры. Но в первой же поездке случился конфуз... В чем его суть, должны были ответить знатоки.

И ответили! Конечно, идея подобной защиты общеизвестна, выглядит убедительно – где уж тут вспоминать о законах физики! Но попытки «зачехлить» шарниры всегда заканчивались плачевно. При оборотах тысячи в четыре карданный вал рвет чужеродные резинки в клочья и стряхивает, как грязь! Подобные «изобретения», необкатанные, но кажущиеся авторам очевидными, нет-нет да попадаются в почте «Советов бывалых»! Не зря с этого года некоторые рекомендации читателей мы решили проверять.

Итак, попытки дополнительно защитить карданные шарниры – тема не новая. Хотя игольчатые подшипники крестовин давно уплотняют резиновыми сальниками, некоторые считают это недостаточным.

Разумеется, лучше всех в тонкостях вопроса разобрались те, кто опробовал идею на собственном опыте. Досадно два-три часа провозиться под машиной, натягивая на кардан тугую резину, чтобы в итоге получить пшик! Обычно это делали при очередной замене крестовины, что само по себе требует серьезных навыков. Для «жигулевского» кардана чаще использовали куски камеры диаметром 3 дюйма: такие сидят очень плотно, но натягивать их – запаритесь! Смазывать или увеличивать диаметр чехла нельзя – держаться не будет. Итак, все готово, сбитые пальцы промыты перекисью и забинтованы – можно начинать испытания!

Нам сообщают: *«С чехлами не удалось проехать и двухсот километров»*. Ну и чудак автор: результат-то выдающийся! Из практики большинства: по достижении примерно 100 км/ч чехлы сразу разносит в клочья! Поэтому версии насчет *«вытекания смазки»*, *«перегрева крестовин»*, *«надоедливого скрипа резины»* считаем чисто умозрительными: на шоссе опыты редко длились свыше минуты!

В чем же корень зла? Карданный вал вращается примерно вчетверо быстрей, чем ШРУСы приводов колес. Если, например, на радиусе **R** кардана налипло тонкое пятнышко глины, то сила, отрывающая его, примерно в 16 раз больше, чем была бы на ШРУСе такого же радиуса. При скорости вращения вала 4000 об/мин центростремительное ускорение немалое: например, на радиусе 0,035 м составляет 6141 м/с². Если мысленно разбить чехол на мелкие элементы, то сила, отрывающая каждый из них, окажется примерно в 614 раз больше веса! Неспроста при быстрой езде даже очень грязный кардан вскоре самоочищается. По этой же причине вращающийся чехол стремится раздуться, его посадка на валы ослабевает. Но и это далеко не всё!

Чем больше ось одного вала отклонена от оси другого, тем сильней при вращении меняются нагрузки на чехол. Натяжение резины в продольном направлении меняется при каждом обороте от минимума до максимума. Но у карданного шарнира есть еще одна особенность: по отношению к ведущему валу ведомый дважды за оборот ускоряет и замедляет вращение, так что чехол *«трется по карданному шарниру»* не только в продольном, но и в окружном направлении. Натяжение падает, защита все больше сползает с посадочных мест, изнашиваясь и нагреваясь. Сильней всего чехол *«истирается в тех местах, которыми ложится на вилки шарнира – особенно на ведомую»*. И как только будет хоть в одной точке протерт насквозь, ему конец, *«центробежные силы его разнесут в клочья»*.

Это подтверждает и наш победитель: *«Края фланцев вилок «аккуратно» трут среднюю часть плотно обтягивающего их резинового чулка. Благодаря центробежной силе при высоких оборотах вращения чуть надорванный от трения участок резины стал стремительно разрушаться дальше»*. Заметим: у Михаила была возможность спокойно наблюдать за развитием событий, так как ехал он со скоростью всего 70–80 км/ч. А на скоростях за сотню чехлы разрывает так, что никакие их фрагменты на валах не сохраняются!

Всех, кто ломал голову над поведением резины, благодарим. Михаила Полякова поздравляем с победой!

ЗАДАЧА № 43

ГОНКИ ПРЕСЛЕДОВАНИЯ

На юг двинулись группой из трех авто. Я с Нинкой и сыном – в «Нексии», Ильич с внуками – в «Акценте», а Юрик, молодой сосед, ехал в «Приоре» один, надеясь на приключения. Даже мобильник дома забыл, растяпа! Вижу, развлекается: то рвется вперед, то притормаживает и пропускает нас. Мне и Нинке надоел до чертиков! И вот за Богучаром отстал... Ждем, а его все нет. Спасаясь от жары, отъехали метров на тридцать, в тень лесопосадки.

Первой машину Юрика увидела Нинка: «Во гонит, паразит! Думает, мы впереди». Увы, жена оказалась права. Автомобиль мчался как пуля, и «гонщик», увлеченный беседой с какой-то дамой, нас даже не заметил! Лишь минут через пять мы пустились вдогонку...

Предлагаем вам самостоятельно дописать этот рассказ.

Ответ с пометкой «Конкурс» отправьте до 1 августа 2011 года по адресу: 107045, Москва, Селиверстов пер., 10, или по e-mail: exp@zr.ru. Укажите ваш контактный телефон или иной способ быстрой связи. (Победителя представим вам в октябрьском номере ЗР.)

Константин Лепешкин из Московской области за приспособление для «поддержки» клапанов при ремонте получает от южно-корейской фирмы SK Lubricants канистру масла ZIC. **Павел Табачков**, предложивший способ защиты чехла ШРУСа от старения, награждается буксировочным тросом-рулеткой от ООО «Авто-Новь».



ЛУЧШИЕ СОВЕТЫ НОМЕРА

К. ЛЕПЕШКИН,

При некоторых работах (например, при замене маслоотражательного колпачка) возникает необходимость изнутри цилиндра подпереть клапан в верхнем положении. Способов известно немало, но мастеру пользоваться случайными подручными средствами как минимум несолидно. Ведь нетрудно изготовить простое приспособление. Разрезав корпус старой свечи, удаляем начинку и на место изолятора припаиваем металлическую трубку. Ввернув это устройство вместо родной свечи, надеваем на трубку шланг компрессора – и можно работать! Давление воздуха порядка 5 бар отлично держит клапан. Приспособление несложное, многоразовое и вполне заслуживает места в арсенале механика.

П. ТАБАЧКОВ,

Не нужно объяснять, сколь важна для ШРУСов защита от грязи – в частности, целостность гофрированных резиновых чехлов. Проглядев даже небольшую прореху, владелец скоро будет вынужден менять весь узел! Конечно, застраховать чехол от случайного разрыва нельзя, а вот замедлить старение резины, ее растрескивание под воздействием переменных напряжений, агрессивной среды и т.д. – можно. Продлить срок службы чехлов поможет силиконовый спрей – достаточно раз в год, лучше осенью, тщательно вымыть чехлы снаружи, высушить и обрызгать этим средством. Даже холодную резину он делает эластичней, замедляет рост уже имеющихся трещин и появление новых.

А. КСЕНОФОНТОВ,
Ростовская область

Довольно часто, даже если вы определили место, откуда доносится посторонний шум, не удается окончательно установить его источник. Напомню, что в этой ситуации прекрасный инструмент – сухая деревянная палочка, которую одним концом нужно приложить к проблемному месту, а другим к уху. И тогда шум начавшего разрушаться подшипника помпы или генератора вы вряд ли спутаете с каким-нибудь другим.

От отдела эксплуатации ЗР. *Действительно, при определенном навыке этот прием исследования шумов в двигателе очень эффективен. Еще лучше сделать простейший стетоскоп из заостренного стального стержня длиной примерно 400 мм, с другой стороны которого приварена «площадка» для уха – диск диаметром около 40 мм.*

М. ДЕЖКИН,
Архангельская область

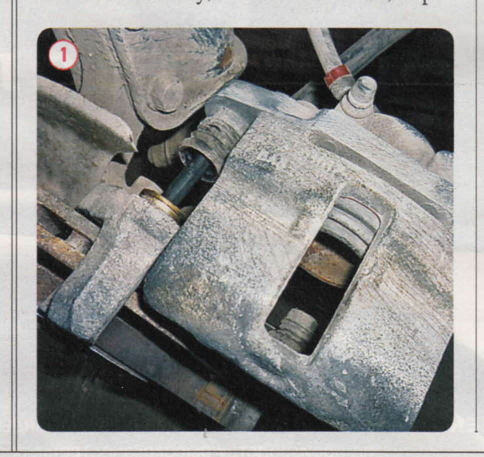
На «Фольксвагене-B5» сгорела лампочка стоп-сигнала. Найти нужную оказалось сложно: оказывается, у немецкой выступы на цоколе сделаны на разных уровнях, тогда как у отечественных – на одном. Решение оказалось простейшим: спиливаем один из выступов, и лампочка отлично встает на место сгоревшей.

П. ОСЯНИН,
Омск

Форсунки стеклоомывателей чаще засоряются и отказывают на автомобилях с большим пробегом – причину поймете, заглянув внутрь бачка, где на дне откладывается немало грязи. Источник – обычная вода, которой летом многие заправляют бачок. Частицы грязи попадают в форсунки и создают нам проблемы, избежать которых нетрудно. Я пользуюсь обычным кухонным моющим средством: достаточно добавить несколько капель в воду, залитую в бачок, и вскоре полностью очистятся и он сам, и насос, и форсунки.

Ф. ГАЛЕЕВ,
Башкортостан

Если на переднеприводном автомобиле ВАЗ развал-схождение передних колес в норме, но понадобилось, например, в разборную стойку поставить патрон или заменить на ней пыльник, отбойник и т.п., это можно сделать и не нарушая установку колеса. Главное – не трогать затяжку болтов крепления поворотного кулака к стойке. Откручиваем гайку «гранаты», поднимаем машину, снимаем колесо, тормозные колодки; суппорт (фото 1) с направляющим пальцем привязываем к растяжке. Отсоединяем шаровую опору (фото 2) от поворотного кулака, рулевой наконечник от стойки и опорный подшипник от кузова. Снимаем стойку в сборе с поворотным кулаком и ступицей, зажимаем в тисках и меняем детали. Затем все собираем в обратной последовательности. Углы установки колеса останутся такими, как до разборки.


1


2



ДИНАМОМАШИНА

Буква *h* (hybrid) на шильдике «Лексуса» выдает его владельца как приверженца современной моды на все «зеленое». Насколько дорого обходится эта страсть, выяснял **Игорь Козлов**. Фото автора.

ПЛЮС ЭЛЕКТРИФИКАЦИЯ

Гибридных автомобилей становится все больше. Если десятилетие назад таковым был лишь «Приус», то сейчас все ведущие фирмы серийно выпускают подобные авто. Но вот насколько надежны машины с бензоэлектрическим силовым агрегатом?

«Лексус-RX 400h» (заводской индекс MHU 38) стал первым гибридом, официально поставляемым в Россию. С 2005 года наработан солидный опыт эксплуатации, ведь пробег многих машин перевалил за 150 тыс. км. В отличие от модели, продаваемой в Америке, (ее индекс MHU 33) наш «эр-икс» полноприводный: в дополнение к передней гибридной трансмиссии введен электродвигатель с редуктором привода задней оси. Интересно, что эта часть гибридного привода лишь обдувается воздухом, в то время как передняя часть трансмиссии имеет жидкостное охлаждение с отдельным контуром, не связанным с бензиновым двигателем.

Изредка случается, что антифриз начинает подтекать по стыку картера трансмиссии – обращайте внимание на это место. Проще периодически проверять уровень в левом расширительном бачке, который по совместительству служит частью

ИЗ ИСТОРИИ МОДЕЛИ

Lexus RX

ДЕБЮТ: RX второго поколения был представлен в США в январе 2003 года. В Северной Америке и на Ближнем Востоке предлагалась версия с 3,3-литровым V6. Европейские и азиатские покупатели получили 3-литровый мотор. В марте 2005 года начали выпускать гибрид RX 400h, который с июня того же года официально поставляли в Россию.

КУЗОВ: 5-дверный универсал (SUV).

ДВИГАТЕЛИ: бензиновые – V6, 3,0 л, 204 л.с.; V6, 3,3 л, 230 л.с.; V6, 3,5 л, 277 л.с. Для гибридной версии: бензиновый, V6, 3,3 л, 210 л.с., плюс передний электромотор 165 л.с., плюс задний электромотор 68 л.с. (суммарная мощность силовой установки – 270 л.с.). Батарея 288 В/6,5 А·ч.

КОРОБКИ ПЕРЕДАЧ: А5 для обычной версии, бесступенчатая планетарная для гибрида.

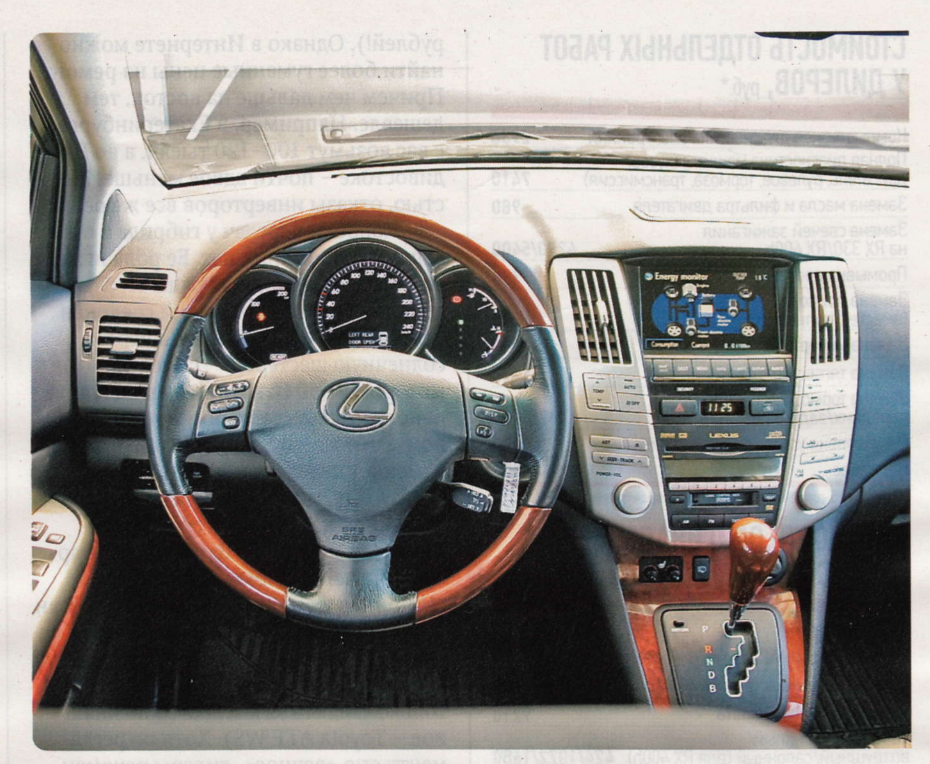
ПРИВОД: передний или полный.

РЕСТАЙЛИНГ: в 2007 году изменились решетка радиатора, бамперы, колесные диски, а также некоторые декоративные элементы кузова. Годом раньше прежние V6 были заменены двигателем 3,5 л.

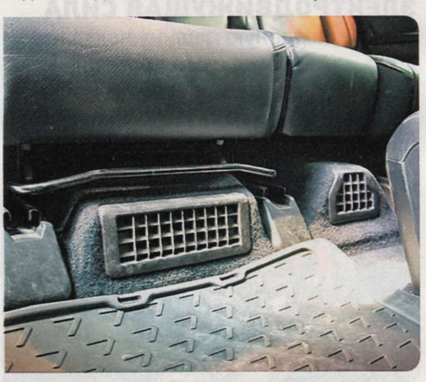
КРЭШ-ТЕСТЫ: в 2004 году уровень безопасности при лобовом столкновении по методикам IIHS и NHTSA (США) был признан наивысшим. Последствия за наезд сзади заслужили оценку «плохо» (IIHS).

системы охлаждения инвертора – силового преобразователя постоянного тока батареи в переменный для питания электромоторов. Соответственно в режиме рекуперации электроны бегут в обратную сторону, заряжая батарею. В этом отдельном контуре жидкость перегоняет электронасос, у которого хоть и крайне редко, но случаются сбои. Предсказать скорую кончину насоса невозможно, ведь он включается лишь по мере надобности – когда инвертор действительно нуждается в охлаждении. Дефект почувствуете только в движении, когда вследствие перегрева инвертор ограничит токи. При этом машина станет тупить, а на дисплее высветится надпись: *Check Hybrid System*.

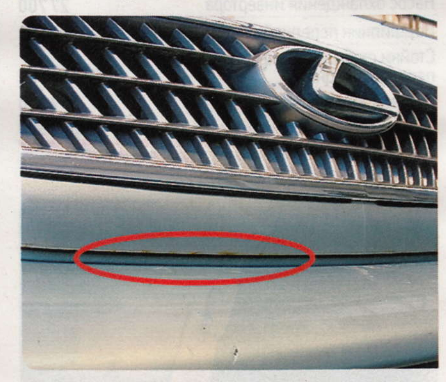
При замене жидкости необходимо выгнать из системы воздушные пробки, иначе впоследствии инвертор будет перегреваться. Хотя электроника при этом ограничит подаваемый ток, могут взорваться силовые транзисторы. Дилеры отдельно их не меняют, предлагая раскошелиться на новый инвертор в сборе (более полумиллиона



Анимация на центральном дисплее, отражающая режимы гибридной трансмиссии, не только забавна – она подсказывает, как эффективнее использовать рекуперацию. При движении задним ходом на дисплей идет картинка с камеры заднего вида.

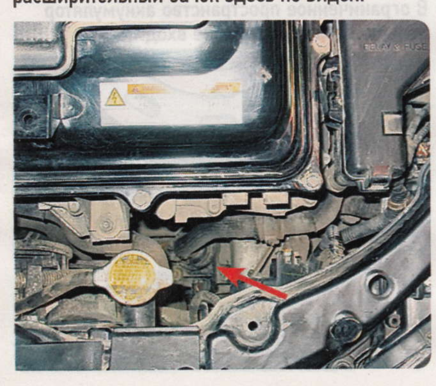


Следите, чтобы вентиляционные решетки под задним диваном для охлаждения тяговой батареи ничем не перекрывались.

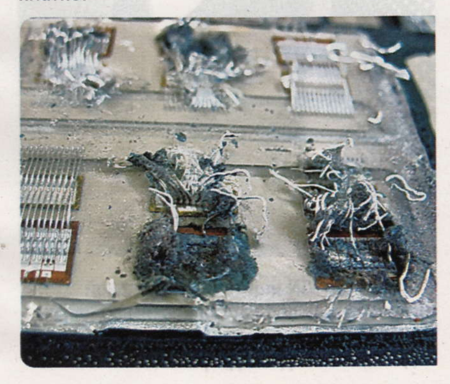


Для России капот оклеивают защитной пленкой, но нижняя отбортовка «клюва» остается голой и ржавеет довольно быстро.

Вид сверху на левую часть подкапотного пространства (пластиковый щиток, закрепленный на трех пистонах, здесь снят): электронасос охлаждения инвертора (стрелка) установлен непосредственно под инвертором, а его расширительный бачок здесь не виден.



Взгляните, во что превращаются транзисторы инвертора вследствие перегрева. По статистике, семь из восьми случаев приходятся на гарантийный период, то есть драгоценный инвертор чаще меняют бесплатно.



СТОИМОСТЬ ОТДЕЛЬНЫХ РАБОТ У ДИЛЕРОВ, руб.*

Компьютерная диагностика электроники	2930
Полная диагностика машины (кузов, двигатель, рулевое, тормоза, трансмиссия)	7410
Замена масла и фильтра двигателя	980
Замена свечей зажигания на RX 330/RX 400h	4290/5400
Промывка дроссельного узла	390
Замена привода ГРМ (вместе с роликами)	7800
Замена инвертора	6240
Замена тяговой батареи	5270
Замена тормозных колодок передних/задних	1170/980
Регулировка углов установки колес	4290
Нормочас	1950

*С учетом 25-процентной скидки для негарантийных машин.

СТОИМОСТЬ ОРИГИНАЛЬНЫХ ЗАПЧАСТЕЙ, руб.*

Крыло переднее	9100
Бампер передний/задний	15 880/15 880
Блок-фара/фонарь (для RX 400h)	45 740/7880
Защитная пленка капота	9210
Фильтры: масляный/воздушный/салонный (для RX 400h)	424/1072/1680
Свечи зажигания (комплект)	2700
Ремень поликлиновой (для RX 330)	3200
Насос охлаждения инвертора	27 700
Подшипник передней ступицы	5700
Стойки стабилизатора подвески передней/задней	5320/7850
Рулевая тяга в сборе	6320
Тормозные диски передние/задние	8650/7520

*С учетом 15-процентной скидки для негарантийных машин.

рублей!). Однако в Интернете можно найти более гуманные цены на ремонт. Причем чем дальше на восток, тем дешевле. Например, в Екатеринбурге с вас возьмут 100–120 тысяч, а во Владивостоке – почти вдвое меньше. К счастью, отказы инверторов все же редки.

Коробки передач у гибрида в привычном понимании нет. Ее роль играют всего два планетарных ряда. Первый через водило с сателлитами соединен с бензиновым двигателем, а через солнечную шестерню – с электромотором в 650 В, который является одновременно стартером и генератором. Этот же мотор, меняя обороты, изменяет передаточное отношение между ДВС и коронной шестерней, связанной через редуктор и дифференциал с колесами. Второй планетарный ряд через солнечную шестерню (коронная у обоих рядов общая) связан с тяговым мотор-генератором (тоже на 650 В). Очень красивая конструкция! И на удивление беспроблемная. Важно только следить за маслом (оригинальное – Toyota ATF WS). Хотя по регламенту оно «вечное», дилеры рекомендуют менять через 160 тыс. км.

ЭЛЕКТРОДВИЖУЩАЯ СИЛА

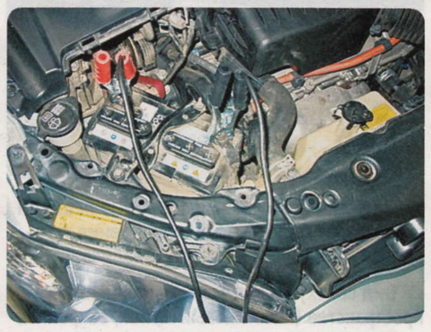
Бывает, подобную машину покупают лишь для имиджа и она простаивает месяцами. Это худший вариант эксплуатации, о чем ясно сказано в инструкции. Даже штатная электроника довольно быстро разряжает 12-вольтовый аккумулятор емкостью всего 36 А·ч, предназначенный для питания вспомогательного оборудования. А ведь многие устанавливают на машину дополнительную сигнализацию («Лексус» привлекает повышенный интерес угонщиков), у которой ток покоя может достигать 100 мА. Несложно подсчитать, что аккумулятор полностью разрядится всего за полмесяца. А ведь он также питает силовые реле подключения тяговой батареи, от которой пускают двигатель. Из-за естественного саморазряда основная батарея тоже может сесть. Поэтому возьмите за правило периодически (раз в неделю) прокатывать машину хотя бы вокруг дома, а потом ждать, пока ДВС сам не заглохнет. Это знак, что тяговый аккумулятор заряжен.

Бытует мнение, что в условиях русской зимы гибриды долго не живут. Не верьте слухам! На полюсе холода в Оймяконе до сих пор ездят праворульные «приусы» первого поколения. Что касается RX – да, случались отказы батареи (на экземплярах 2005 года, меняли по гарантии), но их можно по пальцам пересчитать. Кстати, чем дальше на восток, тем больше умельцев, готовых за умеренную плату перебрать батарею, заменив дефектные ячейки (всего ячеек 240 штук).

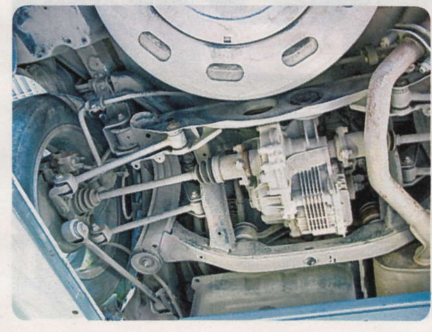
Конструкция бензинового двигателя 3MZ-FE (3,3 л) проверена

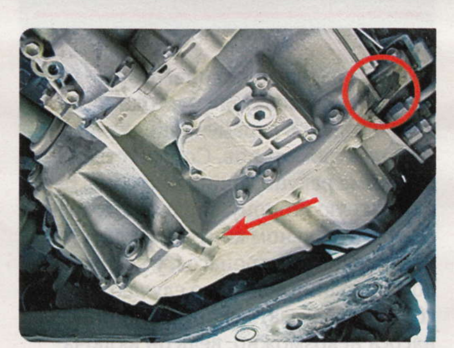


Основной VIN ищите под заглушкой на поперечине под пассажирским сиденьем, а дублирующий – в окошке ветрового стекла, под левым поводком дворника.



Чтобы реанимировать автомобиль с севшей батареей, придется «прикурить» (этот экземпляр бездействовал всего две недели). В ограниченное пространство аккумулятор большей емкости, увы, не входит.





Передняя часть гибридной трансмиссии на этой машине пока в полном порядке (пробег 112 тыс. км). Отпотевание в передней части (кружок) не критично. Гораздо хуже, если масло или охлаждающая жидкость начнут капать в зоне, показанной стрелкой.

Электропривод задней оси имеет воздушное охлаждение, поэтому важно поддерживать в чистоте оребрение картера. Втулки стабилизатора изнашиваются и начинают стучать к 30 тыс. км (спереди – к 40 тыс. км), иногда приходится менять не только их, но и сам стабилизатор – из-за коррозии в зоне охвата втулки. Ресурс тормозных колодок сильно зависит от манеры вождения: порой они изнашиваются к 20 тыс. км, но бывает, что служат в шесть раз дольше.



РАСЧЕТНЫЕ ЗАТРАТЫ ЗА ТРИ ГОДА ЭКСПЛУАТАЦИИ* (75–150 тыс. км), руб.

МОДЕЛЬ	RX 330-350	RX 400h
Средняя цена трехлетнего экземпляра с пробегом 75 тыс. км	1 667 000	1 707 000
Стоимость ТО у дилеров за пробег 75–150 тыс. км включительно (с расходниками)	120 000	119 000
Вероятные затраты за пробег 75–150 тыс. км (деталь с заменой)		
Защитная пленка капота	16 040	
Аккумулятор, 12 В	–	5250
Шланг напорной магистрали ГУРа	19 540	–
Ремонт АКП	66 690	–
Суппорт задний в сборе	14 640	
Стойки и втулки стабилизаторов подвесок	19 800	19 600
Втулки стабилизатора подвесок (одна замена передних плюс две замены задних)	5730	5530
Подшипник передней ступицы	13 680	
Тормозные диски и колодки передние	16 310	
Тормозные колодки передние (две замены)	9860	
Тормозные диски и колодки задние	12 600	
Тормозные колодки задние	3140	
ИТОГО	1 985 000	1 942 620
Средняя цена шестилетнего экземпляра с пробегом 150 тыс. км	1 092 000	1 175 000
Потери в эксплуатации (сумма затрат на авто с вычетом его продажи)**	893 000	767 620
Средний расход топлива в городе (данные владельцев), л/100 км	14	10
Расходы на топливо (А95, 26 руб./л)	273 000	195 000
Стоимость километра пробега	15,54	12,83
Возможные дополнительные затраты за пробег 75–150 тыс. км (деталь с заменой)		
Инвертор	–	528 320
Насос охлаждения инвертора	–	33 940
Тяговая батарея	–	315 400
АКП (новая)	219 600	–
Ремень поликлиновой	3980	–
Рулевые тяги	23 840	

*Цены на май 2011 года, ремонт и ТО у дилера.
**Без учета страховок, шин, инфляции и ДТП.

временем. Мотор построен на базе трехлитрового 1MZ-FE, который неплохо зарекомендовал себя на RX 300 и «Тойоте-Кэмри». 3MZ-FE устанавливали также на чисто бензиновый RX 330. Под гибрид двигатель все же немного модифицировали: здесь другие опоры, система впуска и фазы газораспределения. А главное – нет навесных агрегатов, приводимых поликлиновым ремнем, поскольку усилитель руля и компрессор кондиционера электрические.

Ремень ГРМ меняем каждые 100 тыс. км, обязательно вместе с роликами.

Помпа приводится тем же ремнем; она вполне надежна и служит порой свыше 200 тыс. км. А вот свечи зажигания, хоть и иридиевые, больше 40 тыс. км не держатся. При замене нужно снимать впускной коллектор. Это, пожалуй, основная сложность при обслуживании машины.

Дилеры при каждом ТО (10 тыс. км) промывают узел дроссельной заслонки, мотивируя процедуру тем, что на RX 330 с очень похожим мотором к 30–60 тыс. км из-за грязевых отложений начинают плавать обороты холостого хода. И хотя двигатель гибрида никогда не работает в таком режиме (он либо молчит, либо работает под нагрузкой, заряжая тяговую батарею), у него могут наступить проблемы с пуском.

ПРОСТО «ЭР-ИКС»

А как поживает обычный бензиновый RX, на базе которого построена модель 400h? Его двигатель столь же надежен (знай меняй свечи, привод ГРМ да промывай дроссель), но вот коробка-автомат способна преподнести сюрприз даже на 120 тыс. км. Все из-за несвоевременной замены масла. Ведь по мере естественного износа деталей в масле накапливается электропроводящая металлическая взвесь, в результате чего электронноуправляемые клапаны начинают работать не по алгоритму блока управления, а самостоятельно. Возникает возможность одновременного включения двух передач – понятно, что тогда агрегату приходит конец. Учтите: после переборки нужно перенастроить блок управления КП – стереть все предшествующие настройки и вшить новые, соответствующие измененным моментам схватывания при включении и выключении передач. Иначе ждите новых проблем.

По стыку задней крышки раздатки иногда течет масло – проще его периодически подливать. Если масло подтекает через завальцовку напорного шланга ГУРа (случается к 80 тыс. км), меняем не раздумывая – с рулевым не шутят. Общая проблема любых RX, в том числе гибридов, – суппорты задних тормозов. В них довольно быстро перетираются резинки направляющих пальцев, попавшая сквозь щели влага сковывает механизмы. Поэтому при каждом ТО проводим профилактику.

Стоимость километра пробега гибрида, рассчитанная по методике нашей рубрики (ЗР, 2011, № 1), оказалась значительно ниже, чем у бензиновой версии: 12,83 против 15,54 руб. Но если не повезет с инвертором или тяговой батареей, расклад будет совсем не в пользу гибрида: слишком дороги пока электрические узлы и агрегаты. ЗР

Благодарим СП «БИЗНЕС КАР» (автоцентр «Лексус Левобережный» на 78 км МКАД, Москва) за содействие в подготовке материала.

КЛУБ САМОУБИЙЦ

В конце мая ГИБДД столицы провела очередной рейд «Пешеход», в котором принял участие **Сергей Смирнов**. Его итоги совсем не утешительны.

С января по апрель 2011 года в столице погиб 71 пешеход, ранены 1291.

ВЗАИМОНЕПОНИМАНИЕ

Согласно обновленным ПДД водители обязаны пропустить пешеходов, «переходящих проезжую часть или вступивших на нее для перехода». Вроде все понятно, но, с другой стороны, пешеходам позволяется выходить на проезжую часть, только «оценив расстояние до машины и убедившись в безопасности». То есть в идеальной ситуации осторожный человек должен ждать на краю проезжей части, пока не объявится вежливый и законопослушный водитель. А в реальной жизни – сами знаете, что выходит!

САМИ ВИНОВАТЫ

НЕ ДРУЖАТ С ЗЕБРОЙ

Пешеходам не нравятся законные способы пересечения улицы. Большинство считает, что переходы размечены не там, где нужно. Треть нарушителей объясняет свой проступок просто: где хочу, там и перехожу. Или ссылаются на здоровье: нет сил и возможности воспользоваться подземным переходом.



Пешеходам наплевать на водителей и на собственные жизни. Сомневаетесь? Напрасно. За день патрулирования столичных дорог совместно с патрулем ГИБДД я сбился со счета, считая нарушителей. Еще удивительнее, что жертв среди них так мало.

Переходят дорогу в неположенном месте все, и стар и млад. Им безразлично, что рядом есть подземный или наземный переход. Нарушают, искренне веря: ничего страшного не произойдет. Они убеждены, что собьют и покалечат не их, а других. По сравнению с пешеходами водители ведут себя образцово-показательно. Мало того, что на переходах умудряются не сбить пешеходов, так и на проезжей части вне зебры успевают увернуться от «перебежчиков». Сотрудники ГИБДД наказывали нарушителей и проводили с ними воспитательные беседы. Ждать ли результата? Сомневаюсь. Наверное, большая часть некоторое время не будет нарушать ПДД (во всяком случае, грубо). Только вот насколько хватит запала? Уверен – ненадолго. ЗР



ТАЛОН БЕССМЕРТНЫЙ

В апреле президент России неожиданно потребовал «или вообще отменить техосмотр, или сделать его беспроблемным для граждан». К концу мая набралось немало разных предложений по этому поводу, но никаких решений принято не было. **Игорь Моржаретто** подозревает, что в очередной раз полезную инициативу сведут на нет.

Наверное, любой российский водитель (а нас, напомню, около 50 миллионов!) навскидку готов назвать цену на получение талончика ТО в своем регионе. По опросам, предпочитают не стоять в очереди, а сразу купить талон свыше 60% автомобилистов. При официальной стоимости ГТО около 1000 руб. (в среднем по стране) еще нынешней зимой за то, чтобы получить его быстро и без проблем, просили 2500–3500 руб. Выгодно! По мнению экспертов, сфера гостехосмотра – одна из самых коррумпированных в стране.

Понятное дело, к безопасности движения эта проверка давно уже имеет лишь косвенное отношение. Впрочем, на большее она и не претендует: по официальной статистике ГАИ, техническими неисправностями вызвано всего полпроцента аварий. Выходит, что в любом случае отмена техосмотра заметного влияния на аварийность не окажет.

ВОДИТЕЛЬ ОБЯЗАН…

Вообще-то, вне зависимости от наличия или отсутствия заветного талона, изначально ясно, кто будет признан виновным, если авария вызвана технической неисправностью. Есть в ПДД пункт 2.3: «Водитель… обязан: перед выездом проверить и в пути обеспечить исправное техническое состояние транспортного средства в соответствии с Основными положениями по допуску транспортных средств к эксплуатации… Запрещается движение при неисправности рабочей тормозной системы, рулевого управления, сцепного устройства (в составе автопоезда), негорящих (отсутствующих) фарах и задних габаритных огнях в темное время суток или в условиях недостаточной видимости, недействующем стеклоочистителе со стороны водителя во время дождя или снегопада».

Случись авария по одной из этих причин, ГИБДД и суд возложат вину на водителя, а страховая компания откажется возместить ему ущерб. При этом не известно ни одного случая, чтобы к ответственности привлекли милиционера, который поставил штампик о прохождении техосмотра. Задача служивого – выдать талон, и всё!

Кроме того, сотрудники автоинспекции вправе запретить эксплуатацию машины с рядом серьезных неисправностей – не важно, имеет она талон ГТО или нет. Получается, формально есть все основания для отмены техосмотра – по крайней мере, для 34 000 000 частных легковых автомобилей. За эту инициативу в случае ее реализации президенту все скажут преогромное спасибо и дружно проголосуют за него на выборах (если он выдвинет свою кандидатуру). Только, похоже, это очередная утопия (речь, разумеется, об отмене техосмотра).

СОГЛАСНО ОПРОСАМ, ПРЕДПОЧИТАЮТ НЕ СТОЯТЬ В ОЧЕРЕДИ, А СРАЗУ КУПИТЬ ТАЛОН СВЫШЕ 60% АВТОМОБИЛИСТОВ.

ЗА НАШИ КРОВНЫЕ

В конце мая проект «Об обязательном техническом осмотре автотранспортных средств» (он ходит по коридорам Думы и правительства уже года три) вновь завис. Официальных причин названо немало, но реальная, конечно, другая: ведомства сражаются за деньги. Можно даже подсчитать, какие. Скажем, если 60% из 34 000 000 владельцев легковых авто покупали талончики в среднем по 3000 руб., то получается огромная сумма – 61 200 000 000 руб. Кто добровольно от них откажется? Особенно если вспомнить, что весной «сборы» подорожали – в Москве, к примеру, за прохождение ТО «без предъявления автомобиля» просили уже до 10 000 руб.! Поэтому МВД просто так не отдаст техосмотр в чужие руки. Которые, кстати, уже объявились: Российский союз автостраховщиков заявил о готовности принять процедуру ТО под свой контроль. Хотя даже проектов того, как это будет происходить, нет. Но какая разница, если впереди маячат такие доходы; главное – вовремя ввязаться в битву!

ПРИОРИТЕТ – СЕРВИСУ

В конце мая премьер-министр В. Путин подписал постановление о введении моратория на ТО, согласно которому талоны, действующие до 2011 года, продлеваются еще на год. Кроме того, техосмотр новых машин будут проводить «без проверки технического состояния с использованием средств технического диагностирования». Конечно, шаг вперед, но какой-то нелогичный. Зато появляется время для обсуждения, как жить дальше. У нас тоже есть предложения, как сделать процедуру осмысленной и «беспроблемной для граждан». Если уж отменить ее не получается…

Во-первых, окончательно упразднить техосмотр для новых автомобилей (до 3-4 лет) и выдавать талончики при регистрации. Как это делается в развитых странах.

Во-вторых, если машина обслуживается у официального дилера, отдать право контроля техсостояния сервису. Прошел очередное техобслуживание – получи талон автоматически!

В-третьих. Все прочие автомобили отправляются на независимые пункты ТО и в сервисные центры, где проверяют основные параметры: тормозную систему, рулевое управление, «выхлоп». Ведь зачастую на ПИКах, особенно на периферии, современных стендов для полной диагностики нет (цена вопроса в каждом случае – около 1 000 000 долларов), поэтому проверки идут на глазок и превращаются в придирки. Зачем и дальше заниматься профанацией? ЗР



На вопросы читателей отвечает врио начальника ДОБДД МВД России – Главного государственного инспектора безопасности дорожного движения Российской Федерации **Владимир Швецов**.

1 Сотрудник МРЭО-15 города Кировска Ленинградской области отказал в постановке машины на учет, потому что я пропустил установленный срок. При этом офицер предложил проехать на ближайший пост ДПС и попросить любого инспектора выписать мне штраф. И только после того, как я привезу в МРЭО оплаченную квитанцию, он приступит к регистрационным действиям. Правомерно ли подобное требование?

Игорь, Ленинградская область

Разумеется, нет! Постановление Правительства Российской Федерации от 12 августа 2004 года № 938 отводит пять суток на регистрацию транспортного средства (ТС) после его покупки или таможенного оформления. Нарушение данного требования влечет за собой ответственность по статье 19.22 КоАП РФ в виде административного штрафа в размере 100 рублей. Кроме того, часть 1 статьи 12.1 КоАП предусматривает такую же санкцию за управление ТС, не зарегистрированным в установленном порядке. Однако настаивать на том, чтобы владелец сам обратился в Госавтоинспекцию для наказания, сотрудник подразделения не вправе. К тому же отсутствие квитанции об оплате штрафа не является основанием для отказа в регистрации. Если на этом основании вынесен письменный отказ в совершении регистрационных действий, он может быть обжалован у руководителя подразделения ГИБДД или в суде по месту нахождения регистрационного подразделения.

2 Управление автомобилем без номеров – серьезное нарушение, за которое могут даже лишить прав. Как же быть, если с моей машины сняли номера, например, за непрохождение техосмотра?

В. Ромашкин, Московская область

Снятие государственных регистрационных знаков – это мера, принимаемая для запрещения эксплуатации ТС в соответствии с частью 2 статьи 27.13 КоАП РФ. Если водитель игнорирует запрет на эксплуатацию, то есть управляет зарегистрированным ТС без государственных регистрационных знаков, он должен быть привлечен к ответственности по части 2 статьи 12.2 КоАП РФ (административный штраф – 5000 рублей или лишение права управления ТС на 1–3 месяца). Чтобы владелец ТС получил возможность устранить причину запрещения эксплуатации, часть 21 статьи 27.13 предоставляет ему сутки, в течение которых движение без государственных регистрационных знаков допускается.

3 Надо ли уступать дорогу маршруткам, отъезжающим от автобусной остановки?

Ахмед Ахмедов, Москва

Обязанность водителей в населенных пунктах уступать дорогу автобусам, начинающим движение от обозначенного места остановки, установлена пунктом 18.3 Правил дорожного движения Российской Федерации. Однако, исходя из названия соответствующего раздела ПДД, речь идет только об автобусах, относящихся к маршрутным транспортным средствам. Определение данного термина дано в пункте 1.2 ПДД, и так называемые маршрутные такси ему не соответствуют, то есть к этой категории ТС не относятся, поэтому установленное приоритетное право движения на них не распространяется.

4 Нужно ли представлять ПТС при прохождении техосмотра в ГИБДД?

Михаил Варламов, Калининград

Не нужно. Перечень документов, которые должны быть представлены в Госавтоинспекцию, установлен Положением о проведении государственного технического осмотра автомототранспортных средств и прицепов к ним ГИБДД МВД России, утвержденным постановлением Правительства Российской Федерации от 31 июля 1998 года № 880. Паспорт транспортного средства в их число не входит.

5 Обратилась в ГИБДД для регистрации автомобиля по доверенности от собственника. Однако офицер отказался брать документы, потребовав нотариальную доверенность. Пришлось пригласить хозяина машины. Правомерен ли отказ?

Наталья Гузенко, Алтайский край

Это зависит от того, что записано в доверенности. Если в документе собственник не уполномочил доверенное лицо ставить транспортное средство на учет в Госавтоинспекции, отказ правомерен. Если же такая запись была, то, при соблюдении остальных формальностей, сотрудники регистрационного подразделения не имели права отказывать в постановке на учет. Статья 185 Гражданского кодекса Российской Федерации не требует, чтобы доверенность, в которой собственник передает полномочия по регистрации принадлежащего ему ТС другому лицу, была нотариально удостоверена.

6 Отказали в техосмотре из-за нештатного руля, хотя руль куплен в крупном магазине запчастей и имеет сертификат...

С. Крутов, Московская область

Рулевое колесо – важный элемент конструкции автомобиля, непосредственно влияющий на безопасность движения. Поэтому необходимо разобраться, что конкретно удостоверяет сертификат. Если в нем не указано, что данное изделие сертифицировано для использования на автомобиле той марки и модели, что у вас, его установка будет считаться изменением конструкции транспортного средства, которое подлежит согласованию с Госавтоинспекцией в порядке, предусмотренном приказом МВД России от 7 декабря 2000 года № 1240.

7 В Тульской области при проверке документов инспектор ДПС потребовал, чтобы на заднем борту фургона «Фольксваген-Кэдди» был продублирован номерной знак. В ПДД такого требования я почему-то не нашел.

Михаил Шолохов, Воронеж

До 1 июля 2008 года в Основных положениях по допуску транспортных средств к эксплуатации и обязанностях должностных лиц по обеспечению безопасности дорожного движения действительно существовало требование об обязательном дублировании букв и цифр регистрационных знаков на задних стенках кузовов грузовых автомобилей, а также определенных типов прицепов и автобусов. Однако этот «атавизм» был отменен постановлением Правительства Российской Федерации от 16 февраля 2008 года № 84. Таким образом, требование инспектора ДПС незаконно.

8 Поменял права в прошлом году. Однако с 1 марта у нас выдают документы нового образца. Надо ли опять их менять? Действительно ли за границу теперь можно будет ехать только с новыми правами?

Марат Казимиров, Казань

Поводов для беспокойства у вас нет. Необходимость введения нового образца водительского удостоверения была продиктована поправками в Конвенцию о дорожном движении 1968 года, вступившими в силу в марте 2006 года. Там, в частности, установлены новые требования в отношении образцов национального и международного водительских удостоверений. Этими же поправками предусмотрено, что все национальные водительские удостоверения, которые были выданы до конца переходного периода (28 марта 2011 года) в соответствии с предыдущей редакцией Конвенции, остаются действительными до истечения указанного в них срока действия. Такая оговорка призвана минимизировать неудобства граждан разных стран в связи с повсеместным переходом на выдачу водительских удостоверений нового образца. Таким образом, вы вправе использовать имеющееся у вас водительское удостоверение как в Российской Федерации, так и за ее пределами.

9 Влетел в яму. Результат: диск нуждается в правке, шина – на выброс. Хотелось бы знать, какие неровности допустимы на проезжей части и кто отвечает за ее состояние.

Сергей Омельченко, Московская область

Параметры возможных дефектов дорожного покрытия установлены ГОСТ Р 50597-93 «Автомобильные дороги и улицы. Требования к эксплуатационному состоянию, допустимому по условиям обеспечения безопасности дорожного движения». Так, глубина просадки (выбоины) должна быть не более 5 см, ширина – 60 см, длина – 15 см. Обязанность обеспечивать соответствие дорог в процессе эксплуатации установленным правилам, стандартам, техническим нормам и другим нормативным документам возлагается на орган исполнительной власти, в ведении которого находятся дороги (статья 12 федерального закона «О безопасности дорожного движения»). Если при оформлении ДТП было зафиксировано превышение допустимых размеров ямы на проезжей части, то обязанность по возмещению ущерба автомобилю может быть возложена на организацию, обслуживающую этот участок дороги. Кроме того, о неудовлетворительном состоянии проезжей части можно информировать подразделение Госавтоинспекции, обслуживающее данную трассу (территорию).

10 На лето установил шины нестандартной размерности 215/60R16 вместо штатных 205/55R16. Не будет ли проблем с техосмотром?

Алексей Кричевский, Кемеровская область

Скорее всего, будут. Дело в том, что приложение 5 к Техническому регламенту о безопасности колесных транспортных средств (утвержден постановлением Правительства Российской Федерации от 10 сентября 2009 года № 720) устанавливает, что ТС должны быть укомплектованы шинами в соответствии с требованиями изготовителя согласно эксплуатационной документации. Таким образом, несоответствие размерности шин требованиям автопроизводителя – формальное основание для отказа в прохождении государственного технического осмотра.



ФИГ ВАМ В ПОМОЩЬ!

С необходимостью ежегодно покупать полис ОСАГО все как-то смирились, однако сама система не вызывает у водителей теплых чувств. Страховые компании делают все возможное, чтобы усложнить получение положенной компенсации. А Российский союз автостраховщиков, похоже, их в этом стремлении поддерживает, убедился **Сергей Смирнов**.

ВНИМАНИЕ: ТОРМОЗ!

Константин на своем «Мерседесе» ехал по Варшавскому шоссе. Перед пешеходным переходом решил на всякий случай сбросить скорость, но не получилось... Сильный удар сзади – и тяжелый «Мерседес» буквально пролетел через переход. Просто счастье, что пешеходов там не было. Причиной «полета» стала «Газель», водитель которой Бахтияр смог только сказать: «Извините, отвлекся...»

Вердикт стражей дорожного порядка был однозначен: виноват водитель «Газели». Бахтияр в нарушение пункта 10.1 Правил не принял мер для снижения скорости. Правда, наказания в КоАПе (штраф) за подобное нарушение нет. Непонятно почему, ведь в стране ежедневно происходит немало подобных аварий. Но это уже вопрос к законодателям – и тема другого материала.

Да, любая авария – дело неприятное, но Константин не особенно волновался: полис ОСАГО у водителя «Газели» оказался в полном порядке.

ДОБРЫЙ «НАДЗИРАТЕЛЬ»

Через несколько дней наш герой собрал все документы, чтобы направить их в страховую компанию виновника. Ее адрес он решил найти в Интернете. Открыл страничку – и не поверил глазам: на ней (видимо, вместо герба компании) красовалась натуральная фига! Неизвестно, кто из «благодарных» клиентов повесил эту говорящую картинку, – оказалось, у «Транспортно-промышленного страхового общества» отозвана лицензия! Куда же теперь податься за возмещением ущерба? Самый простой вариант, если верить Закону об ОСАГО, – потребовать компенсацию у Российского союза автостраховщиков (РСА). Именно эта структура обязана следить за работой страховых компаний, она же является гарантом исполнения всех обязательств. Законом установлено, что, если у страховщика-нарушителя отозвана лицензия, выплатить компенсацию обязан именно РСА.

В офис РСА Константин приехал с полным комплектом документов, включая расчет ущерба, который провели специалисты независимой экспертной компании. Сумма получилась изрядная: больше 120 тысяч рублей. В РСА

вежливо приняли бумаги по описи, пообещав в течение двух недель выплатить все деньги.

Однако через две недели вместо обещанной компенсации по почте пришло... извещение об отказе! Специалист РСА Л. Горелкина в сопроводительном письме пояснила, что представленное Константином экспертное заключение «составлено неверно» и «стоимость нормочаса по ремонту автомобиля завышена». А фотографии повреждений вообще «не соответствуют действительности»!

Интересно, какие основания были у надзирающего за порядком органа делать такие выводы?

ДВОЙНОЙ СТАНДАРТ

Константин вновь отправился в центральный офис РСА. Вежливый менеджер пояснил, что их сотрудница решила проверить достоверность расчета суммы ущерба и направила дело проверенным, действительно независимым экспертам. Именно на основании заключения этих «проверенных» Константину отказали в выплате.

Собственно, после этого расстроенный владелец «Мерседеса» и обратился в «За рулем» за помощью. Не без труда, но нам удалось получить копию заключения. Исследование проводил специалист ООО «Центр независимой экспертизы «Варшавский» Р. Каюмов, а утвердил заключение директор компании А. Кудрин. Г-н Каюмов был уверен, что стоимость нормочаса ремонта для автомобилей «Мерседес» в Москве не превышает 960 рублей, тогда как пострадавший согласно другому заключению требует опираться на иную сумму – 1800 рублей! То есть просто наглец какой-то, пытается за счет страховой компании обогатиться!

Хотя последние слова и не были записаны в документе, но тон его был именно таким – обидным. И тогда мы с Константином решили посмотреть в глаза этим «принципиальным» экспертам.

Через несколько дней Константин уже в частном порядке обратился в этот же центр «Варшавский» с просьбой определить величину ущерба от ДТП. За 4,5 тысячи рублей эксперты любезно согласились осмотреть машину и рассчитать стоимость ремонта. Автомобиль осматривал эксперт Ю. Краснов. По его расчетам, (внимание, барабанная дробь!..) для ремонта с учетом износа потребуется... 133 тысячи рублей! При этом стоимость нормочаса он определил не в 960 рублей, как его коллега Каюмов, а уже в 2180! Мол, это нормальная цена для мерседесовских сервисов.

А кто подписал сей труд – угадайте? Все тот же директор А. Кудрин!

НЕМАЯ СЦЕНА

Получив на руки документ, Константин вновь отправился в офис РСА. Увидев новый расчет, специалист союза чуть не лишился дара речи. Это какую же свинью им подложили собственные «независимые» эксперты! В РСА уже, наверное, записали в графе «Сэкономлено»: 120 тыс. руб. – и что же? Отдавать их назад? Правда, менеджер быстро пришел в себя и бросился в наступление: потребовал оставить оригинал экспертизы. Константин был к этому готов: «Нужен оригинал – пожалуйста, берите. Только на заранее подготовленной копии поставьте отметку о получении. И печать, пожалуйста». Без всякого энтузиазма менеджер требования выполнил. А уже на следующий (!) день вежливый голос в телефонной трубке обрадовал Константина приятным сообщением: «Деньги будут вам перечислены в течение двух дней». И ведь не обманули – назавтра на счет М. легли положенные по первоначальному заключению 120 тысяч!

ЧУДЕСА, ДА И ТОЛЬКО...

Так закончились приключения рядового автомобилиста, пострадавшего в рядовой аварии. Сначала всё, казалось бы, было против него. «Транспортно-промышленное страховое общество» лишили лицензии, и, видимо, не зря: слишком много нарушений выявлено в деятельности этой компании. К слову сказать, РСА исключил ее из своих рядов, а Арбитражный суд в мае этого года и вовсе признал банкротом. Но что в этой ситуации делал Российский союз автостраховщиков? Вроде бы он должен больше других печься о том, чтобы система страхования работала как часы, ан нет – его «спецы» по непонятным причинам не верят экспертному заключению, которое представил потерпевший. А как можно назвать «специалистов», которые по поводу одного и того же автомобиля могут дать диаметрально противоположные заключения? Как говорится, любой каприз за ваши деньги. Как после этого верить бесконечным стенаниям страховщиков – мол, они постоянно находятся «на грани рентабельности» и поэтому надо срочно поднимать сборы за полис ОСАГО? ЗР

Просим считать этот материал официальным обращением журнала в РСА и Федеральную службу страхового надзора и сообщить о принятых мерах.



ДЕКРЕТ О ЗЕМЛЕ

Мест для стоянки в крупных городах катастрофически не хватает. Где хранить автомобиль? Можно ли законным способом соорудить во дворе автостоянку? Ответ подсказывает **Сергей Смирнов**.

В ЦЕПЯХ И КАНДАЛАХ

Если судить по опыту Москвы, Санкт-Петербурга и других мегаполисов, власти из года в год обещают решить гаражный вопрос, но на деле лишь туже затягивают узел проблем. В столице, к примеру, в последние годы активно ликвидировали существующие автостоянки, но обещанные «народные гаражи» на их месте не появились. А если где и возникли, то цены в них кусаются. Поэтому многие автовладельцы не надеются на администрацию и пытаются решить вопрос самостоятельно. В результате дворы многоэтажек заполонили разные столбики и цепочки, огораживающие парковочные места. Те, кто остался в стороне от раздела, пишут в местные органы – просят навести порядок. Чиновники периодически проводят рейды, используя для борьбы с самозахватом болгарки и кусачки. Но на месте снесенных быстро появляются новые заграждения... И конца этому не видать до тех пор, пока жители не оформят парковочные места официально. Законное право у них есть.

ПРИУСАДЕБНЫЙ УЧАСТОК

Жители любой многоэтажки имеют право не только на квартиру (речь, конечно, идет о собственниках), но и на общее имущество в доме. Помимо этого, Жилищный кодекс РФ (ст. 36) предоставляет право общей долевой собственности и на земельный участок, где расположен дом. Как же узнать, на кусок какой площади могут претендовать жители? Для этого стоит обратиться в местные органы власти (сделать это может любой собственник) и узнать, определен ли земельный участок под общую долевую собственность. Если он уже обозначен, то муниципальный орган по заявлению собственников дома должен принять решение о его передаче. Если же границы не определены, то местная власть за свой счет должна установить их. Получив на руки план участка и решение о его передаче из государственной или муниципальной собственности в общую долевую собственность жильцов, можно обращаться в Регистрационную палату. После этой, казалось бы, несложной (на бумаге) процедуры собственники квартир получат официальный документ, удостоверяющий право совместной собственности на землю у дома.

АВТОКОММУНА

Но получение документов – это только начало. Хотя не все жильцы являются автовладельцами, решение о строительстве стоянки (если позволяет площадь земельного участка) они принимают вместе. С оформленным в виде протокола решением снова идем к местной власти за согласованием; кроме того, придется получать разрешения на строительство во множестве инстанций. Процедура долгая и муторная (такие уж у нас законы!), и все-таки при желании, сколотив инициативную группу, проблему решить можно. Но заранее имейте в виду: даже если сумеете пройти все бюрократические препоны и в конечном итоге оборудуете стоянку, в будущем не исключены конфликты между автовладельцами. Дело в том, что совместная долевая собственность подразумевает некоторые ограничения. К примеру, нельзя закрепить машиноместо за конкретным жильцом, равно как запрещается этот прямоугольник 3×6 м продавать или сдавать в аренду.

ОСВОЕНИЕ ЦЕЛИНЫ

Если же рядом с домом есть неосвоенный земельный участок, то можно использовать и его. Но надо отдавать себе отчет в том, что получение разрешения на строительство – процедура очень сложная. Поэтому заранее запаситесь терпением... и деньгами. Для начала решите, кто будет инициатором, а в дальнейшем – лицом, ответственным за стоянку. Вариантов несколько. Это может быть как юридическое лицо, на коммерческой основе предоставляющее услуги по хранению автомобилей, так и объединение жителей дома. В последнем случае не обойтись без активиста-общественника – человека со стальными нервами, опытом общения с госорганами (желательно и связями в них) и массой свободного времени. Поэтому сразу решите, как действовать – выбрать на собрании жильцов дома инициативную группу или опираться на управляющую компанию. Приняв решение, обращайтесь в местные органы с заявлением о выборе земельного участка под строительство. При этом следует обосновать необходимость стоянки, указать количество машиномест. Земельный кодекс (ст. 31) обязывает местные органы рассматривать подобные заявления и предоставлять информацию о возможности выделения земли. Но само по себе наличие свободной площадки рядом с домом еще не значит, что власти пойдут жителям навстречу. Помимо разного рода ограничений на использование земельного участка (например, там проложены инженерные коммуникации), причиной отказа может стать и некое запланированное строительство «иных сооружений». Но отказ можно обжаловать – в вышестоящих органах власти, через своего депутата, в прокуратуре и т. д.

Если запретов и ограничений нет, через две недели вам должны выдать разрешение, которое оформляется актом о выборе земельного участка. Решение о предоставлении участка действует в течение трех лет (ст. 31 Земельного кодекса РФ). Но это опять же только начало: предстоит согласовать объект строительства в разного рода инстанциях, заключить договоры аренды и, наконец, обустроить стоянку. Кстати, в этом случае никаких споров о принадлежности машиномест не будет: каждый из участвующих имеет право на собственный кусок.

Но пока дело дойдет до распределения мест, много воды утечет. Да и затраты (особенно в мегаполисах) могут приблизиться к цене места в так называемых «народных гаражах».

И все же пытаться поломать эту систему стоит. Я знаю несколько случаев, когда инициативная группа жильцов сопротивление властей преодолела и получила удобную парковку. ЗР

ЧТОБЫ ПРОНЯЛО

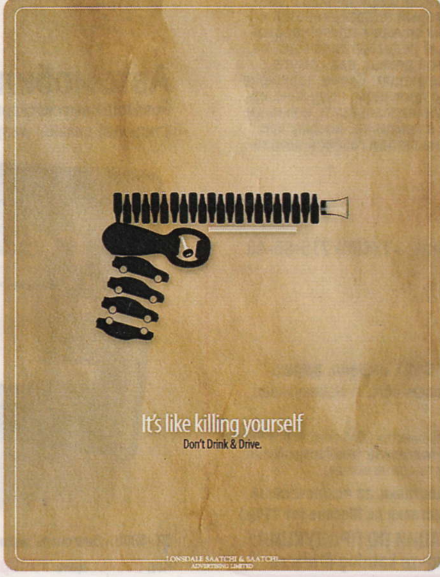
Только штрафами и лишениями безопасность не повысить. Развитые автомобильные державы встряхивают своих граждан наглядной агитацией, иногда леденящей кровь. **Сергей Баландюк**, насмотревшись жутких плакатов, поклялся: больше – ни-ни! За рулем – ни похмелья, ни мобильника, ни гонок.

Мы выбрали наименее драматичный сюжет из тех, что использованы на билбордах вдоль немецких автобанов. Трагично, пробирает.

Плакат фирмы «Альфа Ромео» по-итальянски тонок: штопор с лужицей вина олицетворяет сбитого пешехода. Угадайте кем.



А вот американский взгляд: орудие самоубийства – «Кольт-1911», заряженный изрядным количеством пива и стопкой виски.



Наследники эллинов далеки от казуистики: сюжет о вреде пьянства за рулем предельно прост и нагляден.



Наглядная зарисовка об опасности трепа во время вождения. Надпись гласит: «Разговор по сотовому за рулем, даже с беспроводной гарнитурой, увеличивает время реакции больше, чем сильное опьянение водителя».



Во Франции к теме дорожной безопасности активно подключаются известные люди. Модельер Карл Лагерфельд о светоотражающем жилете: «Он желтый, он безобразный, он ни к чему не подходит. Но он может спасти вам жизнь».







Тему «пьяного» крэш-теста обыгрывают в Сальвадоре. Прямо на подкорку!

Таков, с точки зрения концерна «Фольксваген», взгляд пьяного на руль.



Эпитафия: «Ты нас покинул так же, как водил. Очень, очень быстро».

Расплющенный о подголовник переднего сиденья помидор на французском плакате иллюстрирует ту силу, с которой непристегнутый пассажир о него бьется. Остались сомнения?

Вещдок. Мысли о последствиях приходят сами собой.





ЧИП-ЦУНАМИ

Весной на Японию обрушилось сразу несколько катастроф невиданного масштаба: сначала землетрясение и цунами, затем авария на атомной электростанции… Как отголоски этих событий прокатятся по российскому авторынку, задается вопросом **Игорь Моржаретто**.

Нельзя сказать, что власти островного государства не старались обезопасить свою промышленность от угрозы стихийных бедствий. Например, правительство стимулировало перевод производственных мощностей из северо-восточной, довольно сейсмоопасной части страны, где традиционно сосредоточены основные автозаводы, на более спокойный север. Там для переезда даже создали специальную инфраструктуру. Но, как показала нынешняя весна, уехали далеко не все.

Прямые и косвенные потери от разгула стихии еще предстоит подсчитать, но уже ясно: подобного потрясения мировой автопром не знал давно. И дело даже не в том, что на недели, а то и месяцы закрылись сборочные заводы крупнейших японских автокомпаний. В конце концов, японский автопром давно уже перерос границы «метрополии». У компании «Тойота», к примеру, 52 завода по всему миру, из них только тринадцать в Японии. Остальные тоже не отстают. Так, у «Ниссана» из 22 автосборочных производств «дома» находятся лишь пять, а у «Хонды» из одиннадцати – шесть.

За пределами Японии работают и многие научно-исследовательские и дизайнерские центры: в США, Европе,

МЕРА ПРЕДОХРАНЕНИЯ

Сообщения о том, что на Владивостокской таможне (а также на Сахалинской и др.) обнаружена партия «радиоактивных» подержанных автомобилей, последние месяцы активно обсуждаются в СМИ и блогосфере. Естественно, встает вопрос: насколько реальна для российского авторынка еще и такая напасть? Ответ прост: ее нет!

Тут стоит сделать небольшой экскурс в прошлое. Еще несколько лет тому назад в РФ ежегодно завозилось до 300 тысяч подержанных автомобилей из Японии; с введением запретительных таможенных пошлин в январе 2009 года этот бизнес стал невыгодным. Ввоз упал более чем в 25 раз! В прошлом году из Японии привезли всего около 10 тысяч подержанных автомобилей, практически все под заказ – по заданию конкретных клиентов. Как правило, это машины в каких-то редких версиях, которые иначе не найти. Кстати, с 1 июля и этот бизнес прихлопнут: на каждый ввезенный автомобиль станут требовать одобрение типа транспортного средства, но как и где эту процедуру проходить в индивидуальном порядке, пока непонятно.

Да, в Россию все-таки пытаются ввезти «фонящие» машины, несмотря на строгий радиационный контроль на выезде, в Японии. Такие автомобили уже отлавливают у нас в портах – как известно, проверяющих органов в России предостаточно. Пока поймали несколько десятков машин с незначительным превышением уровня радиации и мучительно решают, кто (а главное, за чей счет) будет делать дезактивацию.

Но, повторим, это единичные случаи. И погоды они не делают – даже в масштабах города Владивостока.

Китае. Так что формально остановка нескольких предприятий в отдельно взятой стране не должна была отразиться на мировом автопроме...

Случилось все иначе: ведь, помимо самих автомобилей, многие важнейшие компоненты для них делали именно в Японии и, как назло, от стихии сильно пострадали именно эти, ключевые для отрасли предприятия. Например, завод в городе Иваки выпускал коробки передач для доброй половины сборочных заводов «Ниссана» по всему миру. Еще одна расположенная в зоне катастрофы компания – крупный поставщик пигментов для автомобильных красок. Ее временный уход из бизнеса не только заставил многие фирмы сократить цветовую гамму своих машин – заодно на нескольких континентах остановились химические предприятия, которые использовали эти самые пигменты для своей продукции.

И это не единичные примеры. Раньше лишь специалисты знали о компании Renesas, которая, как вдруг выяснилось, выпускала 40% (!) мирового объема микрочипов для автомобилей. Ее завод пострадал очень сильно, к середине июня могли восстановить производство всего на 10%. И вот уже «Тойота» сообщает, что ее заводы будут работать лишь вполсилы, причем это касается также европейских и североамериканских предприятий... Всё из-за отсутствия малюсенькой, с почтовую марку, детали. Аналогичная проблема коснулась компаний, не имеющих прямого отношения к трагедии: «Дженерал моторс», «Пежо-Ситроен» и других. Слишком много различных компонентов делали только в Японии.

Конечно, рано или поздно все заводы заработают с удвоенной силой, чтобы компенсировать простой. Взамен выбывших производителей комплектующих появятся новые из других стран – но когда это произойдет? Окончательное восстановление прежних объемов, к примеру, на заводах «Хонды» ожидается лишь к концу года. У «Тойоты» дела, похоже, чуть лучше: президент компании Акио Тойода заявил, что уже в июне производство достигнет 70% прежней мощности.

Чтобы избежать повтора, часть предприятий начали спешно переносить в более безопасные регионы Японии и за границу. «Ниссан», к примеру, принялся импортировать в Японию блоки и головки цилиндров с одного из американских филиалов. Кроме того, уже в следующем году концерн переведет в США выпуск некоторых моделей «Инфинити». Островитяне учатся на своих ошибках.

Тем временем по всему миру дилеры японских (и не только) марок готовятся к самому сложному лету в своей истории. Запасы автомобилей закончились к концу весны, тогда же пришли последние транспортные суда из числа тех, что успели выйти из Японии до 11 марта. Представительства «Тойоты» и «Ниссана» в России официально сообщили об увеличении сроков исполнения заказов в среднем на два месяца. Покупатели предвидели это и в марте-мае буквально смели с торговых площадок популярные модели. Так, в апреле спрос на автомобили марки «Тойота» в РФ вырос на 110% (по сравнению с апрелем 2010 года), «Ниссан» – на 140%, «Мазда» – на 107%, а «Мицубиси» – на 181%!

Можно полагать, что к осени (если не случится других катаклизмов!) ситуация на японских предприятиях стабилизируется и компании Страны восходящего солнца начнут отвоевывать «временно оставленные позиции» на мировом рынке. Это будет непросто, ведь, при том что все сочувствуют японцам, никто не упустил шанса откусить от их прежней доли. К примеру, по предварительным данным, «Хёндай» в апреле увеличил свои мировые продажи на 40%; не отставали и другие корейские производители. Сила корейцев заключается в стратегии опоры на собственные силы. Они весьма дальновидно освоили выпуск большинства комплектующих на местных заводах, и, скажем, микрочиповый коллапс их не коснулся. Более того, помимо автомобилей, корейские компании оказались готовы быстро наладить экспорт дефицитных комплектующих. Свято место, как известно, пусто не бывает. ЗР

ГДЕ ВЫПУСКАЮТ САМЫЕ ПОПУЛЯРНЫЕ В РОССИИ ЯПОНСКИЕ АВТОМОБИЛИ

«Мазда»	легковые модели	Япония
	BT-50*	Таиланд
«Мицубиси»	«Аутлендер-XL»	Россия
	«Лансер», «Паджеро», ASX	Япония
	L200*	Таиланд
«Ниссан»	«Алмера Классик»	Южная Корея
	«Инфинити-FX», EX, 6, M	Япония
	«Инфинити-QX»	США
	«Кашкай», «Ноут»	Англия
	«Мурано», «Теана», «X-Трейл»	Россия
	«Навара»*, «Пасфайндер»	Испания
	«Тиида»	Мексика
«Тойота»	«Авенсис»	Англия
	«Аурис»	Англия, Турция
	«Королла»	Япония, Турция
	«Кэмри»	Россия
	«Ленд Крузер», RAV4	Япония
«Субару»	все модели	Япония
«Сузуки»	«Гранд Витара», «Джимни», «Кизаши»	Япония
	«Свифт», «Сплэш»	Венгрия
	SX4	Япония, Венгрия
«Хонда»	«Аккорд»	Япония
	«Джаз»	Япония, Китай
	«Пилот»	США
	«Сивик»	Англия, Турция
	CR-V	Англия

*Пикап.

ДОРОГОЙ ДЛИННОЮ

Десять лет назад их не стало, но недавно в России вновь появились дорожные фонды. Чего ждать от их возрождения, выяснял **Игорь Моржаретто**.

Их ликвидировали в 2001 году – ссылаясь на нерыночность наполнения (за счет оборотного налога с прибыли), немалое количество случаев нецелевого использования средств... Так это было или не так, уже не важно. Отказ от принятой во всем мире практики, когда строительство и содержание дорог ведется из специального бюджетного «кармана», куда лазить с иными целями, даже самыми благими, запрещено, – привел практически к коллапсу. Объем финансирования дорог сократился с 2,8% ВВП в 2001-м до 1,1% в 2009 году. За это же время было списано около 20 тыс. км региональных дорог (они разрушились, потому что не ремонтировались). По состоянию дорожной сети в ежегодном рейтинге Мирового банка Россия оказалась на 111-м месте, пропустив вперед даже такое «развитое» государство, как Лесото...

В общем, решение о воссоздании дорожных фондов было, наверное, единственно правильным. Федеральный дорожный фонд появился уже в этом году, региональные намечено воссоздать до 2013-го. Средства из них, как заверяют, пойдут исключительно на проектирование, строительство и капитальный ремонт автотрасс.

ПОДАЙТЕ ТОЛЬКО НА ДОРОГУ!

Если десять лет назад федеральный дорожный фонд представлял собой целую организацию с солидным штатом, то сейчас это просто строчка в бюджете, тот самый «карман», куда нельзя забираться с иными целями.

Состоять он будет из базового объема бюджетных ассигнований (254,1 млрд. руб. в 2011 году) и дополнительной переменной части. Сюда войдут новый акциз на автомобильное топливо (1 руб. с каждого литра в 2011 году), плата за присоединение объектов дорожного сервиса к трассам, за проезд по федеральным дорогам автотранспортных средств общей массой свыше 12 т (а также штрафы за нарушение правил – с 1 января 2012 года) и т. д. С будущего года, видимо, начнут также брать сборы за проезд иностранных грузовиков



ИСТОЧНИКИ ФОРМИРОВАНИЯ ДОРОЖНЫХ ФОНДОВ В НЕКОТОРЫХ СТРАНАХ

США	акцизы на топливо, шины, налог с продажи грузовиков и трейлеров, налог на использование большегрузного транспорта, иные источники (включая размещение ценных бумаг)
Япония	налог на топливо, сжиженный нефтяной газ, на тоннаж транспортного средства, на местные дороги, налог на приобретение транспортного средства
Бразилия	топливный сбор, налог на сельскохозяйственную продукцию, сбор за лицензирование транспортного средства
Новая Зеландия	сборы с большегрузных (дизельных) автомобилей
Индия	акцизы на бензин и дизельное топливо
Швейцария	налог на импорт автомобильного топлива, на внутреннее потребление топлива
Казахстан	сборы за бензин и дизельное топливо, налог на прибыль организаций (0,5%), налог на автотранспортные средства массой свыше 10 т, сбор за международные грузовые перевозки
Украина	транспортный налог, ввозная пошлина на нефтепродукты, таможенный сбор за импортные автомобили

по федеральным трассам. В региональные фонды, кроме их части акцизов на топливо, попадут еще деньги, собранные в виде транспортного налога. Того самого, что нам обещали отменить с этого года или хотя бы уменьшить. Но только три региона из восьмидесяти трех налоги на малолитражки действительно несколько сократили.

Основной доход фонду принесут акцизы на бензин и дизельное топливо, которые будут увеличиваться на 1 руб. ежегодно. В результате поступление дополнительных средств только от акцизов составит в 2011 году 82,9 млрд. руб., в 2012-м – 170,2 млрд., в 2013-м – 265,6 млрд. И тратить их, повторяю, можно только на дороги. Это – закон.

А СУДЬИ КТО?

Федеральный дорожный фонд работает с января, но конкретных изменений автомобилисты пока не почувствовали (кроме увеличения цены бензина). Впрочем, активные работы, как обычно, развернутся в июне – сентябре, в разгар дачно-курортного сезона.

Но речь не только об этом. В США основное правило работы дорожных фондов – абсолютная прозрачность.

> **ПО СОСТОЯНИЮ ДОРОЖНОЙ СЕТИ В ЕЖЕГОДНОМ РЕЙТИНГЕ МИРОВОГО БАНКА РОССИЯ ОКАЗАЛАСЬ НА 111-м МЕСТЕ, ПРОПУСТИВ ВПЕРЕД ДАЖЕ ЛЕСОТО.**

Любой житель штата Техас, к примеру, может зайти на сайт и проследить, как расходуются средства. Это его право – как налогоплательщика и автовладельца. У нас ничего подобного нет, как нет и механизма общественного контроля за поступлением и расходованием денег. В законе, который, как всегда, принимали в спешке, этот важный пункт прописали скороговоркой. Вроде контроль есть, но какие права у общественных контролеров и кто их назначает – неизвестно. Торопились принять закон и выполнить поручение президента? Или «забыли» не случайно?

Словом, пока вопросов насчет того, как будут работать «новые старые» фонды, больше, чем ответов. Но очень не хотелось бы, чтобы через некоторое время их снова прикрыли – по причине «непрозрачности» и «неэффективности». Мы это уже проходили. Последствия – налицо. **ЗР**

ВЛАДИМИРСКИЙ ТРАКТ

Что ждет в ближайшие годы одно из самых загруженных в России шоссе – М7? По дороге «Волга» проехал **Игорь Моржаретто**.

Автомагистраль М7, Москва – Нижний Новгород, – составная часть международного транспортного коридора № 2 (Париж – Минск – Москва – Екатеринбург). К управлению дороги относятся, кроме головного участка Москва – Нижний Новгород (390 км), еще несколько примыкающих важных трасс: Нижний Новгород – Саратов (224 км), Кострома – Иваново (92 км), подъезд от дороги М8 «Холмогоры» до Костромы (73 км), от Иванова к М7 «Волга» (100 км). Всего – 950 км дороги и 120 мостов и путепроводов.

Магистраль перегружена, особенно в самом начале: на выходе из столицы ежесуточно по ней проезжает до 110 тыс. машин (она вообще-то рассчитана на 60 тыс. автомобилей). В 2010 году здесь произошло 1480 ДТП с пострадавшими, в которых погибли 372 человека, 2011 получили ранения.

Недофинансирование капитального ремонта составляет 78% от нормы, поэтому в нынешнем году запланирован капремонт лишь 8 км. С простым ремонтом чуть лучше: до нормы не хватает «всего» 25% средств. На выделенные деньги в 2011-м отремонтируют 173 км дороги.

Кроме того, строители должны отремонтировать 102 км дорог в Нижегородской области, 15 км в Костромской и 16 км в Ивановской; а также три моста: во Владимирской и Ярославской областях и на обходе Нижнего Новгорода. Не слишком много.

Многокилометровые ежедневные пробки в районе Балашихи (этот город трасса рассекает надвое) стали обыденностью. Единственный выход из этой проблемы – строительство дублера; проектные работы уже идут. Он начнется от МКАД – в районе новой развязки у Выхина. Трасса вначале пройдет по окраине Люберец; ее первые 9 км улучшат транспортное сообщение с новыми микрорайонами города и поэтому останутся бесплатными. Далее магистраль – уже платная! – пойдет в обход Балашихи, Железнодорожного и выйдет к трассе М7 у Обухова. Этот участок длиной 31 км по планам начнут строить в 2014-м, а сдадут в эксплуатацию через три года. Дальнейшее продолжение новой трассы (оно уже имеет условное название «Волжский транзит») пойдет в обход Ногинска, через Муром на Ульяновск. И дальше – в Сибирь... **ЗР**

РЕМОНТНЫЕ РАБОТЫ НА АВТОМАГИСТРАЛИ М7 в 2011 году

Объект	Расстояние от Москвы, км	Тип работ
Путепровод	53	реконструкция
4 путепровода (через р. Алатырь, Сережу, Водопрь, Эльтму)	а/д Н. Новгород – Саратов	реконструкция
5 надземных пешеходных переходов	20, 22, 23, 30, 358	строительство
участок дороги Кострома – Иваново	–	капитальный ремонт
мост через р. Каменку (на подъезде к Иванову)	249	капитальный ремонт
участок дороги	23–25	ремонт
участок дороги	62–68	ремонт
участок дороги	70–82	ремонт
участок дороги	180–185	ремонт
участок дороги	266–271	ремонт
участок дороги (на подъезде к Иванову)	–	ремонт
участок дороги	370–375	ремонт



Перспективный план строительства дублера магистрали М7.

ПРИЯТЕЛЬ ПО РАБОТЕ

На российской презентации новой версии магистрального ИВЕКО побывал **Сергей Клочков**. Фото **Александра Кульнева**.



Девиз презентации: «Экостралис – друг водителя!». Не чересчур ли пафосно? Давайте разбираться...

Обновляя машину, особое внимание уделили эргономике и безопасности. В списке базового оборудования: ESP, Hill Holder (устройство, помогающее стартовать в гору), адаптивный круиз-контроль, система контроля полосы движения. Поставив во главу угла экологичность и экономичность, что отразилось и в названии тягача, конструкторы добились заметного снижения расхода топлива. Логично, ведь 27% эксплуатационных затрат приходится именно на него.

На «ИВЕКО-Экостралис» устанавливают двигатели Cursor 10 мощностью 420–460 л.с. и 500-сильный Cursor 13. Устройство Ecoswitch на машинах с 460-сильным двигателем оптимизирует переключение передач в зависимости от загрузки. На всех версиях – 12-ступенчатая роботизированная коробка. Она позволяет при необходимости переключать передачи вручную – например, в начале или конце подъема. Синтетическое масло малой вязкости, которым заправляют агрегат, позволяет экономить от 1 до 2,5% топлива. Самым экономичным передаточным числом главной пары при магистральных перевозках для машин с шинами 315/70R22,5 инженеры выбрали 2,64.

Учитывая, что при скорости 85 км/ч 40% топлива тратится на преодоление сопротивления воздуха, «Экостралис» оснастили новыми спойлерами-обтекателями, причем не только кабину, но и шасси. Аэродинамический комплект экономит до 6% топлива, а в некоторых случаях и до 10%. Устройство TPMS (Tyre Pressure Monitoring System) постоянно следит за давлением воздуха в шинах, что опять же способствует снижению расхода и, конечно, благотворно влияет на безопасность. Кстати, по данным ИВЕКО, один лишь контроль давления в шинах позволяет за год экономить примерно 1350 евро.

Умная ESP последнего поколения поддерживает курсовую устойчивость, изменяя тягу двигателя и притормаживая колеса. Она возвращает тягач на заданную траекторию, корректируя снос или занос.

Очень облегчает жизнь (проверил на себе!) система, несколько секунд удерживающая тягач на уклоне, не позволяя ему скатываться назад, пока не перенесешь ногу на педаль акселератора. Адаптивный круиз-контроль (АСС) не только поддерживает заданную скорость, но при необходимости даже остановит автомобиль.

Если водитель меняет полосу движения и не включает при этом поворотник (порой это случается, когда шофер заснул за рулем), машина подаст громкий звуковой сигнал, способный разбудить мертвого.

Вернемся к экономической составляющей. Фирма ИВЕКО, продавая



ДАННЫЕ ПРОИЗВОДИТЕЛЯ

IVECO ECOSTRALIS AT 440 S 46 T

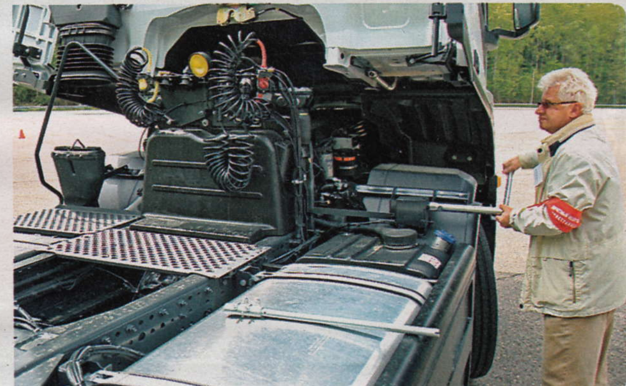
Размеры: длина×ширина×высота, мм	6076×2550×3565
Колесная база, мм	3800
Полная масса автопоезда, кг	40 000

ДВИГАТЕЛЬ: Cursor 10, P6, 10 л, 338 кВт/460 л.с. при 1550–2100 об/мин, 2100 Н·м при 1050–1600 об/мин.

КОРОБКА ПЕРЕДАЧ: A12.

ХОДОВАЯ ЧАСТЬ: подвески – рессорная/пневматическая, тормоза – дисковые, шины – 315/70R22,5M.





Положение элементов аэродинамического обвеса можно регулировать в зависимости от размеров полуприцепа.

Чтобы опрокинуть кабину, надо поработать. Гидропривод мощностью в одну водительскую силу.

Дружелюбный интерьер рабочего места разработан с учетом последних веяний эргономики.

автомобиль, предлагает пройти курсы экономичного вождения. По словам Альфредо Дэррико, генерального директора компании «ИВЕКО Россия», обученный водитель экономит дополнительно от 5 до 10% топлива.

...Пневмоподвеска кресла сначала взвесила меня, приподняв и опустив несколько раз, чтобы понять, кого в нем предстоит «укачивать». Отрегулировав руль с помощью кнопки в полу, нажал клавишу *D*, отпустил ручник и довольно резко притопил педаль. От такой наглости «Экостралис» включил сразу четвертую передачу, оповестив об этом символом на панели приборов, рыкнул, приподнял нос и резво сорвался с места. Дальше все происходило почти без моего участия. Стрелка тахометра быстро дошла до 1500 об/мин, пшикнул привод, и на панели загорелась цифра 5. Обороты упали до 1000. Те же действия продолжаются, пока не появится цифра 12, а стрелка спидометра доходит до отметки 90 км/ч.

Прямая кончилась, надо заходить в поворот. Снимаю правую ногу с педали и жду. Когда скорость упала до 60 км/ч, включилась седьмая передача. Стоило чуть притормозить – уже пятая. Развернувшись, опять выхожу на прямую.

Устроители показа предусмотрели даже «змейку», обозначенную конусами. «Экостралис» остался практически равнодушен к моим выкрутасам. Лишь предупредительно замигал лампочкой, сигнализирующей, что система ESP включилась в работу.

Попробовать антиблокировочную систему? Грандиозно эта махина останавливается! Такое впечатление, что кабина сейчас отстегнется и мы, несмотря на ремни, выпадем на асфальт вместе с ветровым стеклом.

Короткое общение закончилось – вылезаю из кабины с некоторым сожалением. Убедился, что девиз презентации вполне обоснован. Пожалуй, я хотел бы иметь такого товарища по работе. ЗР



КРАСНЫЙ ВОСТОК

В мире магистральных тягачей эту модель считают бюджетной. Что это значит, выяснял **Сергей Канунников**.
Фото **Александра Кульнева**.

Конечно, по сравнению с моделью «Магнум» – флагманом модельного ряда «Рено» (ЗР, 2011, № 1) – «Премиум», стоящий на ступеньку ниже, выглядит не так монументально, да и в кабине не обнаруживаешь столь ошеломляющего простора. Впрочем, стоять в полный рост можно и здесь, а вот перемещаться слева направо сложнее – посредине довольной высокий кожух двигателя. Зато есть две полноценные спальные полки, а по количеству емкостей кабина почти не отстает от грузовиков старшего класса: над ветровым стеклом огромный вещевой отсек и ниша для телевизора, охлаждаемый от кондиционера ящик емкостью 9,4 л – один из самых больших в классе.





Длина нижней спальной полки – 2020 мм, ширина – 780 мм. Верхняя убирающаяся поскромнее.

Регулировка задней пневматической подвески на 250 мм – с памятью.

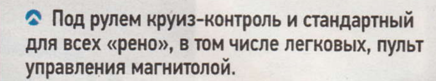


Светлые сиденья и панель приборов нарядные, но, увы, маркие.









Под рулем круиз-контроль и стандартный для всех «рено», в том числе легковых, пульт управления магнитолой.

Главный прибор – разумеется, тахометр. Но и со скоростью с таким цифровым индикатором не ошибешься.



Пассажирское сиденье, как и водительское, – регулируемое.

Возле рычага ручного тормоза ручка затормаживания полуприцепа, используемая в основном для сцепки и на спусках. Это устройство иногда зовут «паразитом».





ДАННЫЕ ПРОИЗВОДИТЕЛЯ

Renault Premium 380.19 THT 1100

Размеры, мм:	
длина×ширина×высота	6040×2500×3604
колесная база	3900
Полная масса автопоезда, кг	40 000

ДВИГАТЕЛЬ: DXi11, P6, 10,8 л, 379 л.с./279 кВт при 1800–1900 об/мин, 1800 Н·м при 1000–1400 об/мин.

КОРОБКА ПЕРЕДАЧ: M16.

ПОДВЕСКИ: рессорная/пневматическая.

ТОРМОЗА: дисковые.

РАЗМЕР ШИН: 315/70R22,5 M.

Управление всем и вся не менее, а отчасти даже более удобно, чем в легковом автомобиле. Подстроить руль и кресло – пара пустяков. Рычаги и кнопки под рукой. Об обзорности и говорить не приходится – водителям современных легковых авто такие окна и зеркала даже не снились!

Сиденье ловко, но жестко охватывает тело и, как принято в подобных машинах, снабжено пневмоподвеской. В общем, осваиваешься здесь куда быстрее, чем поначалу ожидаешь.

Комплектация «Восток-3» (имеются в виду нормы Евро-3) подразумевает среди прочего дополнительную термоизоляцию кабины. Кстати, собирают такие автомобили в Калуге, что положительно сказывается на цене.

Двигатель с насос-форсунками высокого давления развивает 379 л.с. Далеко не рекордный, но вполне солидный показатель. Особенно если с умом переключать передачи. Чтобы грамотно работать 16-ступенчатой механической коробкой (роботизированную установят по заказу), нужны, конечно, навыки и опыт. Кстати, на большинстве флагманов европейских фирм нынче установлены роботы. На «Премиуме» так называемая двойная Н-образная схема переключения: флажком на рычаге меняет диапазоны с 1–4-й передачи на 5–8-ю. Есть, разумеется, и делитель, включатель которого тоже на рукоятке коробки: плюс еще восемь ступеней. Переключаются передачи легко и четко. Тормоза (все – дисковые), рассчитанные на автопоезд полной массой до 40 тонн, на тягаче-одиночке кажутся даже чересчур чувствительными.

Совместно с ABS работает устройство согласования тормозов тягача и прицепа. «Премиум» оборудован системами контроля крутящего момента при движении задним ходом и противоскольжения, блокировкой межколесного дифференциала на скоростях до 30 км/ч. При большей скорости блокировка автоматически отключается. Очень удобно устройство Hill Start Aid, постепенно растормаживающее колеса при троганье в гору. Для тягача с механической коробкой вещь точно не бесполезная.

Задняя подвеска французского грузовика – пневматическая с двумя подушками. Она обладает ходом 250 мм и регулируется с места водителя.

Получается, что по комплектации да и по ходовым качествам «Рено-Премиум Восток-3» не сильно уступает даже иным тягачам более высокого класса. На этом фоне цена 82 900 евро кажется вполне демократичной.

Комплектации «Премиума» покупатель, естественно, может заказывать по своему усмотрению. Между прочим, выбирать кабины, коробки передач, задние мосты и прочая, и прочая – очень увлекательное занятие. Почти такое же, как тестировать магистральные тягачи. **ЗР**

ГОРОЖАНИН ИЗ АКСАЯ

Ростовский автобусный завод приступает к производству новой модификации городского автобуса. С ее особенностями познакомился **Константин Закурдаев**.

Одно из самых молодых предприятий российского автопрома организовано на площадях известного в советские времена завода сельхозмашин «Красный Аксай» в 2008 году. Первенцем новой марки стал городской 12-метровый РоАЗ-5236, созданный в сотрудничестве с фирмой «Укравтобуспром». Та машина была полностью низкопольная (уровень пола всего 360 мм), с автоматической трансмиссией. Ее отличительной чертой стали четыре боковые двери, а не три, как обычно.

Нынешний год примечателен освоением РоАЗ-5236-01. В чем-то эта модель отступила от прежних достижений. Так, за центральной накопительной площадкой уровень пола поднялся на ступеньку. Зато появилась возможность отказаться от сложного портального ведущего моста, заменив его менее дорогим классическим. Еще убрали четвертую дверь – но не из середины салона, а из заднего свеса.

В ходовой части модифицированной модели, как и прежде, используют импортные узлы и агрегаты. Двигатель – прекрасно зарекомендовавший себя в нашей стране «Дойц-BF6M1013» мощностью 286 л.с., коробка передач – 6-ступенчатая «ZF-Экомат» с роботизированным переключением, мосты также марки ZF, а тормозную систему поставляет компания WABCO. Зато кузов, от элементов каркаса до передней и задней пластиковых масок, – оригинальный, свой. У автобуса отечественные колеса и шины, а также вспомогательное оборудование. Благодаря удачно найденному балансу российских и импортных комплектующих стоимость РоАЗ-5236-01 смогли удержать на вполне конкурентоспособном уровне. Ростовский завод до конца года планирует изготовить более 200 новых машин.

В перспективе семейство РоАЗ-5236 пополнится модификациями. В планах до 2013 года – северная, междугородная и сочлененная версии базового 12-метрового автобуса, а также широко унифицированная с ним 9,3-метровая машина в городском и пригородном исполнениях. ЗР



ДАННЫЕ ПРОИЗВОДИТЕЛЯ

РоАЗ-5236-01

Размеры:	
длина×ширина×высота, мм	11 870×2500×2920
Колесная база, мм	6400
Радиус поворота, м	12,0
Пассажировместимость, чел.	106
Число мест для сидения	27
Масса снаряженная/полная, кг	10 400/17 800
Запас топлива, л	220

ДВИГАТЕЛЬ: дизельный, Р6, 7,15 л, 210 кВт/286 л.с. при 2300 об/мин, 1050 Н·м при 1700 об/мин.

КОРОБКА ПЕРЕДАЧ: А6.

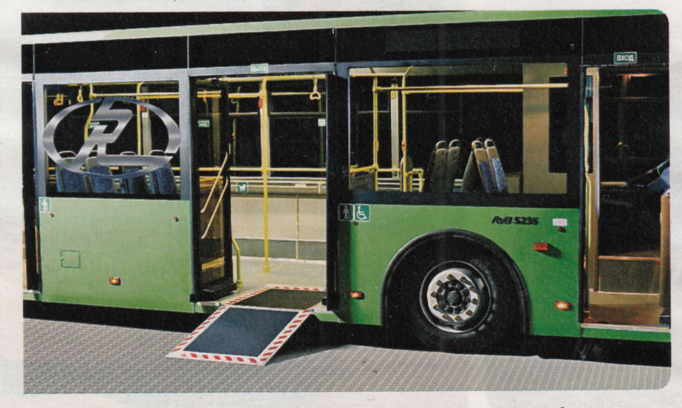
РАЗМЕР ШИН: 275/70R22,5.



Эргономика рабочего места вполне современна.



В новой версии ростовского автобуса задняя часть салона поднялась над передней.



Пандус для детских и инвалидных колясок – стандартное оборудование.

ВОЗРОДИЛСЯ В ШАНХАЕ

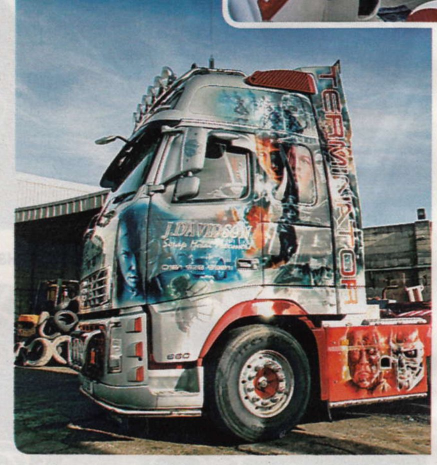
Во втором полугодии бывший английский и русский малотоннажник «LDV-Максус» вновь появится на рынке, но только на китайском и с местным логотипом. После неудачи с переносом производства на ГАЗ английский завод был остановлен, разобран и перевезен в КНР. Здесь «Максус» поменял интерьер и обзавелся антиблокировочной системой в базовой комплектации. Навигатор, систему контроля давления в шинах, кондиционер и парктроник для него предлагают за доплату. Дизельный двигатель поставляет итальянская компания «VM Мотори». В Китае автомобиль получил название «Максус-Датонг», его выпускает компания Shanghai Huizhong.



АНГЛИЙСКИЙ «ТЕРМИНАТОР»

Компания «Вольво тракс» запустила интернет-проект «Добро пожаловать в мою кабину», в рамках которого дальнобойщики всего мира представляют собственноручный тюнинг тягачей. Вот, например, «Терминатор» англичанина Вэйна Конелли – дальнобойщика во втором поколении. Внешний вид его «Вольво-FH» способен парализовать движение на трассе, зато внутри все очень даже практично и по-британски сдержанно.





ДАФ ЭКОНОМИТ

Голландский производитель грузовиков озаботился улучшением экономичности семейств CF85 и XF105 с 12,9-литровым дизелем PACCAR MX. Основное внимание было уделено работе дизеля под частичной нагрузкой, поскольку в таком режиме мотор трудится 80% времени. Замена поршней, масляного насоса, выпускного коллектора и настройка системы впрыска обеспечили снижение расхода на 3%. В 12-ступенчатой трансмиссии подобрали более растянутые передачи, а еще ограничили максималку 85 км/ч. И наконец, в назидание водителю на дисплей вывели величину мгновенного расхода топлива.

С ТРУБОЙ НА КРЫШЕ

Именно так решили скомпоновать трубовоз на базе «Мерседес-Бенца Актрос 4141 АК», чтобы сократить его длину. Но даже в таком исполнении длина полноприводного 408-сильного грузовика достигает 19 м.

При этом автомобиль способен нестись по автобанам, не тормозя движение, а потом добираться по пересеченной местности к вырытой для труб траншее, не уплотняя грунт благодаря шинам низкого давления.



ВОКРУГ СВЕТА В ЦИСТЕРНЕ



В июле 2010 года семейная пара из Франции прихватила троих детей и отправилась вокруг света на пожарной цистерне «Рено-110/150» 1981 года выпуска. Конечно, надстройку переоборудовали для проживания, вырезав окна и дверь. Сейчас бывшая пожарка намотала уже 120 000 км. Семья настолько втянулась в кочевой образ жизни, что даже не собирается возвращаться в свою квартиру.



СТОА и АВТОСЕРВИ

СТОА	ТЕЛЕФОН	АДРЕС	САЙТ	ВИД УСЛУГ**	МАРКА АВТОМОБИЛЯ	СТОИМОСТЬ НОРМО-ЧАСА
Мерседес-Бенц РУС	495-663-66-00	85 км МКАД, направление на пос. Вешки, Автомобильный пр-д, вл. 5, стр. 9	www.sales.mercedes-benz.ru	СР, КР, ТО, Г, А, О	Mercedes-Benz	л/а 3658 руб., г/а 1886 руб
Мерседес-Бенц РУС	495-933-66-00	Ленинградский пр-т, д. 39	www.sales.mercedes-benz.ru	СР, КР, ТО, Г, А, О	Mercedes-Benz	3658 руб. с НДС

** **СР** - слесарный ремонт, **КР** - кузовной ремонт, **ТО** - техническое обслуживание, **Г** - гарантийное обслуживание, **А** - установка аксессуаров, **О** - в наличии оригинальные запчасти, **Н** - в наличии неоригинальные запчасти

МАГАЗИНЫ ЗАПЧАСТЕЙ И АКСЕССУАРО

ФИРМА	ТЕЛЕФОН	АДРЕС	САЙТ	ГРУППА ЗАПЧАСТЕЙ*	МАРКА АВТОМОБИЛЯ
Мерседес-Бенц РУС	495-663-66-00	85 км МКАД, направление на пос. Вешки, Автомобильный пр-д, вл. 5, стр. 9	www.sales.mercedes-benz.ru	В, О	Mercedes-Benz
Мерседес-Бенц РУС	495-933-66-00	Ленинградский пр-т, д. 39	www.sales.mercedes-benz.ru	В, О	Mercedes-Benz

* **Д** - двигатель, **Тр** - трансмиссия, **Х** - ходовая часть, **Тм** - тормозная система, **Р** - рулевое управление, **П** - подвеска, **К** - кузов, **Э** - электрооборудование, **А** - дополнительное оборудование, аксессуары, **В** - все группы запчастей, **О** - оригинальные запчасти, **Н** - неоригинальные запчасти



ПОМЕХА СПРАВА

При прежнем поставщике шин гонки чемпионата мира были безопаснее, считает **Сергей Зиновьев** после просмотра Гран-при Монако.

Остановка Гран-при красным флагом из-за аварии – повод для тревоги. Авария болида Виталия Петрова в Монако выглядела неприятно, пилот из кокпита не вылез. Разбитую машину потом уволокли, а скорая помощь стояла на трассе еще минут двадцать. Зачем? Какая была нужда? Ведь серьезных травм Виталий не получил – медики узнали об этом быстро. Даже быстрее, чем «Би-би-си», – через пять минут после аварии на сайте этой службы новостей появилось сообщение, что пилот в порядке. К чему томить аудиторию неведением? Гонка и без того получилась нервная. Зато в вынужденном перерыве всем успели обслужить машины, поменять колеса, а на «МакЛарене» Льюиса Хэмильтона даже починили заднее антикрыло. После чего дали повторный старт. За оставшиеся восемь кругов сумели улучшить позиции Марк Уэббер и Хэмильтон, «заправивший» в отбойник Пастора Мальдонадо.

Невольно приходишь к выводу, что Льюис теперь очень важная фигура в сюжете турнира. Он поддерживает интригу, он навязывает борьбу Феттелю. Кстати, за некорректный обгон Фелипе Массы в шпильке Монте-Карло Хэмильтона наказали проездом сквозь боксы. А за еще более жесткую атаку на Мальдонадо – нет. Почему? (Масса потом говорил, что поражен лояльностью обычно строгих судей.)

Разбирая аварию, в которой пострадал Петров, многие винили Адриана Сутиля. Дескать, тот слишком медленно ехал, собрал за собой плотную колонну и косвенно стал виновником сутолоки. Но истинная причина нескольких происшествий в Монако – шинный регламент. Конечно, питстопов здесь было не так много, как в Испании и Стамбуле, где их суммарное число доходило до восьми десятков! Но четыре комплекта шин на 300-километровую дистанцию – это ненормально! Интересно, что подумает



обычный зритель о качестве продукции «Пирелли»?

На всех Гран-при этого года после первой массовой остановки в боксах пелетон перемешивается. Потом это происходит еще два-три раза. Быстрые машины часто оказываются позади медленных – в этом есть некий провокационный фактор. Пилоты торопятся, проводят плохо подготовленные атаки и порой не понимают, какова их реальная позиция. Обгонов действительно великое множество – глаз радуется! Но много ли их было среди тройки лидеров? Получается, что каждая гонка сама по себе вроде бы интересная и насыщенная, но в масштабах сезона у Феттеля и «Ред Булла» нет конкуренции: пять побед в шести гонках!

А Сутиль – сам жертва. Шины износились раньше, чем ожидалось, темп резко упал. Отставшие уперлись в тех, кто шел на круг впереди, в толкучку влез разгоряченный Хэмильтон. На умирающих шинах Сутиль не вписался в поворот, шедший за ним Льюис резко сбросил ход, в него воткнулся Хайме Альгерсуари, а Буэми вынес Петрова. Кто же в итоге виноват?

Сутиль после финиша сказал: «Этот день будет приятно вспомнить – седьмое место на финише в Монте-Карло!». Схожая точка зрения и у Буэми: «По ходу дистанции я не понимал, как обстоят дела со стратегией и шинами, ситуация осложнялась выездами машины безопасности и красными флагами. И я рад, что заработал очки в такой сложной гонке!». В общем, никто не заметил, что помешал другому... **ЗР**



Этот кубок воистину достоин поцелуя. Себастьян Феттель в Монте-Карло был не самым быстрым, но явно везучим.

Самая медленная трасса чемпионата вместе с тем и одна из самых опасных. Ошибка пилота почти неминуемо приводит к удару в отбойник.



ЧЕМПИОНАТ МИРА ФОРМУЛЫ-1

4-й этап, Гран-при Турции	
1. С. Феттель (Германия, «Ред Булл – Рено»)	1:30.17,558
2. М. Уэббер (Австралия, «Ред Булл – Рено»)	0.08,8
3. Ф. Алонсо (Испания, «Феррари»)	0.10,0
4. Л. Хэмильтон (Великобритания, «Мак-Ларен – Мерседес»)	0.40,2
5. Н. Росберг (Германия, «Мерседес GP»)	0.47,5
6. Дж. Баттон (Великобритания, «Мак-Ларен – Мерседес»)	0.59,4
7. Н. Хайдфельд (Германия, «Лотос Рено GP»)	1.00,8
8. В. Петров (Россия, «Лотос Рено GP»)	1.08,1
9. С. Буэми (Швейцария, «Торо Россо – Феррари»)	1.09,3
10. К. Кобаяши (Япония, «Заубер – Феррари»)	1.18,0
5-й этап, Гран-при Испании	
1. С. Феттель	1:39.03,301
2. Л. Хэмильтон	0.00,6
3. Дж. Баттон	0.35,6
4. М. Уэббер	0.47,9
5. Ф. Алонсо	1 круг
6. М. Шумахер (Германия, «Мерседес GP»)	1 круг
7. Н. Росберг	1 круг
8. Н. Хайдфельд	1 круг
9. С. Перес (Мексика, «Заубер – Феррари»)	1 круг
10. К. Кобаяши	1 круг
6-й этап, Гран-при Монако	
1. С. Феттель	2:09.38,373
2. Ф. Алонсо	0.01,1
3. Дж. Баттон	0.02,3
4. М. Уэббер	0.23,1
5. К. Кобаяши	0.26,9
6. Л. Хэмильтон	0.47,2
7. А. Сутил (Германия, «Форс Индия – Мерседес»)	1 круг
8. Н. Хайдфельд	1 круг
9. Р. Баррикелло (Бразилия, «Вильямс – Косворт»)	1 круг
10. С. Буэми	1 круг
После 6 этапов	
Пилоты	
1. С. Феттель	143
2. Л. Хэмильтон	85
3. М. Уэббер	79
4. Дж. Баттон	76
5. Ф. Алонсо	69
6. Н. Хайдфельд	29
Команды	
1. «Ред Булл»	222
2. «Мак-Ларен»	161
3. «Феррари»	93
4. «Лотос Рено GP»	50
5. «Мерседес GP»	40
6. «Заубер»	21



И ВСЕ-ТАКИ ВЫЖИЛИ!

Отечественное «кольцо» переходит от борьбы за существование к развитию, считают **Сергей Зиновьев** и **Вадим Крючков**, побывавшие на стартовом этапе чемпионата страны. Фото **Юрия Тюрина**.

Ого – там, где прошлым летом была утрамбованная бульдозером глина, выросла аккуратная зеленая травка! Причем не какие-нибудь весенние первоцветы вроде лопухов и сурепки, а засеянный культурный газон. Определенно, у автодрома «Смоленское кольцо» заботливые хозяева. Хотя эта рачительность обусловлена коммерческим расчетом: на красивой трассе и гонки смотрятся эффектней, а значит, легче завлечь различные гоночные и клубные состязания, зрителей, спонсоров и другие привычные для гоночных трасс источники дохода.

Сезон-2011 на «Смоленском кольце» открыла серия RTCC, имеющая статус чемпионата и Кубка России. Шестнадцать автомобилей на старте объединенного заезда двухлитровых машин классов «Туринг» и «Супер-Продакшн» – это много или мало?

С одной стороны, для RTCC, в докризисные годы собиравшего под сотню участников, хотелось бы большего. С другой – в родственных по духу, технике и названию британском или шведском «туринговых» чемпионатах (BTCC и STCC) тоже участвуют примерно по два десятка автомобилей. То есть в количественном отношении наш RTCC не особо уступает западным аналогам. Плюс шестнадцать автомобилей классов «Туринг-Лайт» и «Национальный». Так что грех жаловаться. Просто все помнят лучшие, богатые времена, и хочется их вернуть.

РОССИЙСКИЙ «ТУРИНГ»

Серия RTCC (Russian Touring Car Championship) родилась в 2004 году на базе Кубка «Фольксваген-Поло», затем объединила несколько классов машин, став ведущим российским кольцевым турниром. Ныне они разбиты на классы «Объединенный 2000» и «Объединенный 1600» (по объему мотора), а внутри них – на «Туринг»/«Супер-Продакшн» и «Туринг-Лайт»/«Национальный» (по уровню подготовки машин). В «Туринге» и «Туринге-Лайт» разыгрываются медали чемпионата страны, в других классах – Кубок России. Спортивный и технический регламенты RTCC во многом соответствуют нормативам чемпионата мира WTCC. На фоне гибели всех формульных классов и гоночной серии АВТОВАЗа главная заслуга генерального промоутера RTCC Сергея Крылова – поддержание российского «кольца» в стабильном и жизнеспособном состоянии. В 2012 году ожидается дополнение RTCC «двухлитровым формульным классом» – решается вопрос, каким именно.

А вот отличия в качественном составе участников и обилии представленных марок очевидны. Безусловно, Михаил Ухов, Виктор Козанков и Александр Сотников для российского «туринга» столь же крупные звезды, как Рикард Райделл для шведского чемпионата или Джейсон Плейто для британского. Но нынешний костяк RTCC состоит из бизнес-драйверов, пришедших в кольцевые гонки без серьезной подготовки в виде картинга или иных спортивных дисциплин – можно сказать, внезапно.

Звезды же друг с другом, по сути, не конкурируют. Распределились по четырем зачетным группам и заняли там лидирующие позиции. У иностранцев чуть иначе: Райделлу и Плейто



Быстрые автомобили на хорошей стационарной трассе. Эпизоды британского или шведского «туринга» выглядят почти так же.



не дают расслабиться соперники, равные по силам и послужному списку. Да и насчет обилия марок и моделей говорить нам пока рановато.

Именно «пока» – ведь появилась уверенность, что приобретенную новую технику не придется вскоре продавать из-за того, что гонки умерли. RTCC перестал ютиться на временных городских трассах с неприятными бетонными плитами по периметру. Запланировано семь этапов, четыре из них примут стационарные спортивные сооружения. Ни один переоборудованный аэродром, ни один городской закуток с перекрытыми улицами не сравнится с качественной гоночной трассой. Число их растет – в августе дебютирует еще «Казань-Ринг». Поэтому нет никаких сомнений, что и число участников серии поднимется уже в ходе нынешнего сезона. А из бизнес-драйверов, кстати, нередко выходят гонщики высокого уровня. Хотя, может, и не такого высокого, как Райделл, который, помнится, был чемпионом мира по картингу. ЗР

Десерт гоночного уик-энда RTCC. Впервые на кольцевой трассе встретились... кроссовые грузовики. Сергей Кротов и ГАЗ-53 победили.

Александр Сотников (в центре) лучше других пилотов знает конфигурацию «Смоленского кольца». Результат – убедительные победы в двух заездах класса «Туринг-Лайт».



СЕРИЯ RTCC

1-й этап, итоги

«Туринг»
1. А. Фролов (Оренбург, «СЕАТ-Леон»)
2. М. Ухов (Москва, БМВ-320)
3. С. Рябов (Самара, БМВ-320)

«Супер-Продакшн»
1. А. Артюшин (Москва, «Хонда-Сивик Тип R»)
2. В. Козанков (Москва, «Хонда-Сивик Тип R»)
3. М. Засадыч (Москва, БМВ-320)

«Туринг-Лайт»
1. А. Сотников (Курск, «Форд-Фиеста»)
2. Б. Шульмейстер (Москва, «Форд-Фиеста»)
3. М. Грачев (Омск, «Форд-Фиеста»)

«Национальный»
1. В. Мезенцев (Тольятти, «Лада-Калина»)
2. В. Малеев (Самара, «Лада-Калина»)
3. В. Мещеряков (Тольятти, «Лада-Калина»)

МИХАИЛ АЛЕШИН: В ГОНКАХ НЕ ДО СПОРОВ

Перед майским дебютом в серии Grand Prix 2 с **Михаилом Алешиным** побеседовали **Вадим Крючков** и **Сергей Зиновьев**.

– После победы в чемпионате Формулы-«Рено 3,5» вы стартуете в GP2. Почему выбрали именно этот формульный класс?

– Болиды GP2 всегда были достаточно быстрыми, но с точки зрения участия в серии раньше соотношение цена/качество оставляло желать лучшего. Сейчас, по сути, осталось лишь название GP2, а техника изменилась. У болида новый монокок, совершенно другая аэродинамика, иная коробка передач, модернизированный 4-литровый двигатель V8 мощностью свыше 600 л.с. В общем, новая машина. Причем она не особо отстает от болида «Рено» Формулы-1 – убедился в этом лично в ходе тестов на одной и той же трассе. Еще один козырь серии – проходит в один уик-энд с Формулой-1 в виде гонок поддержки. А это хорошая медийная отдача и, не скрою, знакомство с нужными людьми.

– Чье слово в команде «Карлин Моторспорт», за которую вы выступаете, решающее – пилота или инженера?

– Поиск настроек – совместная работа. Дипломатичный человек никогда не будет пытаться задавить своим мнением коллегу. Когда гонщик совсем не доверяет инженеру, того надо менять. Но если пилот указывает инженеру, что нужно делать с машиной, долго ему в этой команде не выступать. Задача гонщика – рассказать специалисту о своих ощущениях, а тот на их основе уже предложит путь изменения настроек. Спорить с инженером бесполезно. В спорах, конечно, рождается истина, но не на гонках. Разумеется, я знакомлюсь с инженером не в первый гоночный уик-энд нового сезона. Все начинается много раньше – присматриваюсь к человеку заранее.

– Всегда ли надо тщательно следить за расположением соперников на трассе, отслеживать в гонке каждую мелочь?

– В общем случае представлять расклад, конечно, надо. Но бывают ситуации, когда не стоит переключать внимание на второстепенную информацию. Это как муха в салоне автомобиля. Начнешь отмахиваться – отвлечешься и угодишь в аварию.

– Участие в GP2 повышает шансы на попадание в Формулу-1?

– В какой-то степени – да, поскольку опыт участия в серьезных формульных классах – условие необходимое. Жаль, не достаточное. Чтобы оказаться в числе пилотов Ф-1, нужен, помимо хорошего послужного списка, весомый бюджет. Если он есть, можно быть уверенным, что из нескольких кандидатов с должным финансированием команда Формулы-1 выберет самого квалифицированного.

МИХАИЛ АЛЕШИН родился 22 мая 1987 года в Москве. Этапы гоночной карьеры: 1996–2001 годы – трехкратный чемпион России по картингу, 2002-й – призер чемпионата Европы по картингу, 2005-й – вице-чемпион немецкой Формулы-«Рено 2,0», 2009-й – призер чемпионата FIA Формулы-2, в 2010-м стал победителем серии Формулы-«Рено 3,5». При дебюте в серии GP2 Алешин оказался на год-два моложе сегодняшних фаворитов – Ромена Грожана, Сэма Бёрда и Гидо ван дер Гарде.



ИСПОРЧЕННЫЙ СТАМБУЛ

Стартовая гонка GP2 завершилась для Алешина еще на пятничной тренировке вылетом с трассы и ударом об ограждение. Медики обнаружили у Михаила трещину в запястье левой руки и запретили стартовать. Через две недели в Барселоне все сложилось удачнее. Скромный 23-й результат в квалификации, но неплохие 18-е и 16-е места в заездах. Зачетные очки здесь получает не десятка, а восьмерка лучших пилотов на финише первой гонки и лишь шестерка – во второй. Поэтому Алешину, который уступает лидерам около секунды на круге, предстоит много работы.

ГРАНТ ЗА СКОРОСТЬ

«Лада-Гранта» еще на пути к конвейеру, а спортивная версия давно ожидаемой новинки уже заняла место на старте кольцевых гонок. «Гранту Спорт» строили, опираясь на опыт создания «Приоры WTCC», выступавшей в кузовном чемпионате мира 2009 года, потому новая машина появилась на свет очень быстро.

Шумоизоляция отсутствует, передние крылья пластиковые, потому снаряженная масса гоночной версии, несмотря на значительные переделки, близка к массе серийного образца.

Коробка передач – пятиступенчатая, производства ТМС, кулачковая, с последовательным переключением передач, позволяющая менять передачи в движении без выжима сцепления. Главная передача 3,7:1 заменена более короткой 3,9:1. Межколесный дифференциал – повышенного трения, степень блокировки настраивается при сборке.



Для лучшей управляемости приводы колес на «Спорте» равной длины – машину при разгоне не тянет вправо. Для этого правый же привод снабжен промежуточной опорой.

С приоровского шестнадцатиклапанника объемом 1,6 л в спортивном варианте снимают 235 сил против 98 в стандарте. Для «Спорта» первым делом увеличили сечение впускных и выпускных каналов, снабдили выпуск приемными трубами для каждого цилиндра, заменили распредвалы оригинальными, с иными фазами газораспределения и увеличенной высотой подъема клапанов.

Пожалуй, главный элемент спортивного мотора – турбокомпрессор «Гаррет» с давлением наддува 1,2 бар. Он-то и закачивает в цилиндры более чем двойную порцию воздуха. Но если все прочее оставить как есть, то давление в цилиндрах в конце такта сжатия перевалит далеко за 20 бар. Чтобы избежать детонации, исходную степень сжатия понизили до девяти. Для этого использовали низкие кованые поршни и укороченные шатуны.

В подвеске спереди и сзади применены составные пружины KW. Амортизаторы той же компании позволяют регулировать усилия сжатия и отбоя, а также клиренс, выставляемый в пределах 80–100 мм. Рычаги передней подвески сварные, из высокопрочной стали, со сферическими шарнирами, смонтированы на подрамнике. Благодаря такой конструкции машина отменно держит дорогу и мгновенно реагирует на действия рулем.



Штатный передний стабилизатор заменен полым, диаметром 28 мм. Его жесткость можно регулировать, изменяя активную длину рычагов. Задний тоже трубчатый (30 мм), вынесен из балки, чтобы изменять и его жесткость. Сама балка усиленная, коробчатого сечения, с двумя реактивными растяжками с каждой стороны. Ступичные узлы передней и задней подвесок унифицированы, позволяют регулировать развал в пределах 4–6 градусов, колеса стоят домиком.

Коленчатый вал серийный, только упрочнен еще на стадии изготовления. В нижней части блока установлены масляные форсунки для струйного охлаждения поршней – температурный режим мотора весьма напряженный. Максимальные обороты ограничены пределом 6500 в минуту, поскольку дальнейшая раскрутка не добавляет мощности, а ресурс сокращается.

ВЫЕЗЖАЕМ НА ТРЕК

Сергею МИШИНУ удалось опробовать «Гранту Спорт» на участке трассы «Тольятти-Ринг». Вот его краткий рассказ о впечатлениях.

За руль пробираюсь через хитросплетения труб каркаса безопасности. Пробую достать педали – почти как раз. Заодно выясняю, что сцепление очень тугое, с необычно коротким ходом и работает по принципу «включено-выключено», промежуточного состояния нет. У педали тормоза ход еще меньше. Хорошо хоть, газ как у гражданской машины.

Руль – обычный «бублик», а вот передачи придется переключать необычно высоким рычагом.

Пускаю двигатель: работает жестко, сотрясая дрожью всю машину, поскольку прикручен к кузову без каких-либо подушек.

Тронуться удалось не сразу – при первой попытке мотор заглох. Здесь первая передача заметно длиннее (передаточное отношение 2,75), чем на обычной машине, практически как вторая. К тому же момент включения тяжелого сцепления без привычки найти нелегко. Пробую еще раз, добавляя газ и играя сцеплением. Получилось!

Коробка передач рычит громче, чем двигатель, – прямозубые шестерни работают шумно, с подвыванием. На газ мотор реагирует без промедления и откликается уверенным набором скорости. К четырем тысячам ускорение начинает энергично вжимать в спинку сиденья – это подхватил турбонаддув.

На мгновение сбрасываю газ и резко вбиваю вторую передачу. Снова накатывается волна мягкого набора скорости, на гребне которой попадаю в ураган ускорения! И никакого намека на пробуксовку колес. Сцепление сликов с асфальтом будь здоров!

Рулится «Гранта Спорт» в высшей степени четко, будто подвески и нет вовсе. Руль при этом легкий, как на обычной машине. Говорят, потяжелеет в ходовых поворотах, когда скорость под двести.

Как только повернул колеса на большой угол, трансмиссия отчаянно заскрежетала. Но это нормально, так работает дифференциал повышенного трения. О том, что тормоза без усилителя, вспомнил, лишь когда вылез из машины. Очень чуткая, строгая и при этом совсем не тяжелая педаль.

На мой взгляд, «Гранта Спорт» по гоночным меркам вполне комфортна. Конечно, коробка передач ворчлива, особенно под сброс газа. Голый металл кузова (на полу нет даже тонких резиновых ковриков) звенит, аккомпанируя трансмиссионным шумам. Но это из-за не характерного для гонки режима движения. На спортивном автомобиле скорость гасят не двигателем, а тормозами. У настоящего мастера в гонке всего два режима: полный газ или максимальное замедление.

Заканчиваем тестовый заезд. Для остановки двигателя щелкаю красным выключателем, но мотор продолжает работать: выключатель лишь запускает программу остановки. И действительно, двигатель заглох спустя полминуты.

Что же, получился вполне современный гоночный автомобиль, практически по всем параметрам соответствующий требованиям WTCC. Пройти омологацию – и можно участвовать в мировом чемпионате!



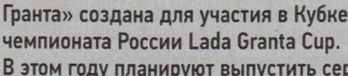
Топливный бак штатный, 50-литровый, заправочная горловина вынесена в проем багажника и упрятана под его крышкой. Это снижает вероятность повреждения горловины при контакте автомобилей на трассе.

Чтобы сгорание протекало нормально, необходимо спортивное топливо с октановым числом 102. Игра стоит свеч: 235 л.с. при 6000 оборотов, а момент в диапазоне 2600–6000 об/мин не опускается ниже 260 Н·м. Это позволяет разгонять «Гранту Спорт» до 100 км/ч за 5,6 с и достигать 220 км/ч. Причем прогнозируемый ресурс двигателя – 2000 км боевого режима.



Передние тормоза – дисковые вентилируемые, диаметром 330 мм, с четырехпоршневыми суппортами, задние – без вентиляции, 280 мм, с двухпоршневыми. Роль стояночного тормоза, как водится на гоночных машинах, исполняет гидравлический кран, действующий на задний контур.

Передняя и задняя колеи расширены проставками на 150 мм по сравнению со стандартной подвеской. Эти значения могут немного изменяться в пределах настройки кастора и развала. Выступающие колеса укрыты от набегающего потока воздуха легкосъемными пластиковыми накладками.



КУБОК «ЛАДЫ-ГРАНТА»

Гоночная версия автомобиля «Лада-Гранта» создана для участия в Кубке чемпионата России Lada Granta Cup. В этом году планируют выпустить серию из 20 экземпляров.

Для участия в гонках спортсмены покупают либо арендуют машины. Все они одинаковы, а чтобы исключить хитрости и вмешательство в конструкцию, агрегаты опломбируют. Шины – слики либо дождевая резина «Иокогама», топливо предоставляют организаторы соревнований.

Соревнования будут проведены в семь этапов на гоночных треках автодромов «Москва», «Смоленское кольцо», «Нижегородское кольцо», «Каньон» в Казани и на городской трассе «Тольятти-Ринг». Первый этап намечался на 10–12 июня в Мячкове, финальный пройдет 30.09–2.10 в Тольятти.

На каждый этап отводится три дня. Первый – свободные тренировки, во второй-третий – два часовых заезда с предшествующей квалификацией.

По замыслу организаторов, каждая команда должна состоять из двух человек – так называемого бизнес-пилота (им может стать просто состоятельный человек, имеющий гоночные навыки) и боевого гонщика. Такое сочетание обеспечит и накал борьбы, и массовость соревнований. Очередность выхода гонщиков на трек определяет команда. Они обязательно должны смениться на питстопе во время замены шин.

Виктор ШАПОВАЛОВ, тест-пилот «Гранты Спорт», участник и призер многих российских и международных кольцевых гонок, пилот «Лады-Приора WTCC» в 2009 году.

В «Гранте» нашли место многие идеи, которые появились после участия в чемпионате мира на «Приоре». Настройка машины прошла без каких-либо сложностей. Получился быстрый, приемлемо комфортный автомобиль. По управляемости ничуть не хуже гоночных иномарок. Мне нравится!



Аккумуляторная батарея перенесена в багажник. Здесь ей не так жарко, как в моторном отсеке, да и для развесовки полезнее.

За безопасность пилота отвечает каркас, вваренный в кузов, и система пожаротушения – огнетушитель размещен на месте правого переднего сиденья.

Рулевая рейка сохранена серийной, но электроусилитель заменили гидравлическим. Родному быстро не свернуть тяжелый руль из положения «прямо», причем не столько из-за липучих сликов, сколько из-за большого кастора – он здесь от 6 до 8 градусов (настраивается под конфигурацию трассы смещением назад верхних опор передних стоек).

Стандартное сцепление даже диаметром 200 мм здесь не годится, потому поставили металлокерамическое на 184 мм, способное передать 350 Н·м, а кратковременно (при старте) до 400 Н·м. Тросовый привод уступил место гидравлике – у гоночного сцепления повышенное усилие нажимной пружины и короткий рабочий ход.

Более подробная информация – на сайте granta-cup.lada.ru

«КАЛИНЫ» НЕ СДАЮТСЯ!

Чемпионат России по ралли-кроссу стартовал на Воронежской трассе «Белый колодец». В самом популярном классе Д1А (легковые машины с приводом на одну ось) состоялся дебют «Рено-Твинго» второго поколения. Передав свой «Поло» Денису Саликову, на французскую технику пересел чемпион 2010 года Расуль Минниханов. Машина не показала высокую скорость, и в финале Минниханов пробился на подиум, только совершив не слишком корректную атаку на «Калину» Дмитрия Брагина. Вылетев, Брагин пропустил вперед «Калину» Виталия Дудина. А Расуля за грубую езду все равно передвинули на последнее место в финале. Победу одержал Эдуард Куприянов, с огромным трудом отбивший атаки Тимура Шигабутдинова (оба – на «Рено-Клио»). Дудин – третий.

Битва иномарок и «калин» набирает обороты, стороны подтягивают резервы и закупают новое вооружение. Сражение перешло даже в вотчину полноприводных машин с турбонаддувом – класс Д1. На бой с 450-сильным «Рено-Клио» Сергея Квашнина вышел семнадцатикратный чемпион России Борис Котелло на полноприводной «Калине» (ее мощность около 250 л.с.). Первый выезд, однако, получился больше тестовым, чем боевым. Тольяттинский ветеран добрался только до четвертого места, но вряд ли на этом успокоится. Победу же взял Квашнин.

В классе «Ока-Юниор» лучшим стал Егор Санин из Ульяновска. Вячеслав Алешин из Липецка – победитель в зачете Д2Н (ВАЗ-21083 с минимальными переделками).



КАЛЕНДАРЬ

РАЛЛИ

1–2.07 Кубок России, «Струги Красные», Псковская обл.
8–9.07 чемпионат России, «Южный Урал», Бакал, Челябинская обл.
23–24.07 Кубок России, «Ростов Великий», Ярославская обл.

КРОСС, РАЛЛИ-КРОСС

2–3.07 чемпионат России (легковые, багги), Курск
2–3.07 чемпионат России (грузовики), Тюмень
9–10.07 чемпионат России (легковые, багги), Чусовой
9–10.07 чемпионат России (грузовики), Реж
9–10.07 первенство России (легковые, багги), Красный, Смоленская обл.
16–17.07 Кубок России (легковые, багги), Новокузнецк
16–17.07 чемпионат России (легковые, багги), Калининец, Московская обл.
16–17.07 традиционная гонка (легковые, багги), Первоуральск
23–24.07 чемпионат России (легковые), Омск
30–31.07 традиционная гонка (легковые, багги), Ирбит

ДРУГИЕ ВИДЫ АВТОСПОРТА

2–3.07 чемпионат России по кольцевым гонкам, RTCC, «Нижегородское кольцо»
9–16.07 чемпионат России по ралли, «Серия Дакар», ралли-рейд «Шелковый путь», Москва – Сочи
30–31.07 чемпионат Европы по кольцевым гонкам (грузовики), «Смоленское кольцо», Дорогобуж

РЕЗУЛЬТАТЫ

ЧЕМПИОНАТ МИРА ПО РАЛЛИ

5-й этап, Ралли Италии-Сардинии

1. С. Лоэб (Франция, «Ситроен-DS3»)	3:45.40
2. М. Хирвонен (Финляндия, «Форд-Фиеста»)	0.11
3. П. Сольберг (Норвегия, «Ситроен-DS3»)	0.23
4. С. Ожье (Франция, «Ситроен-DS3»)	1.31
5. М. Остберг (Норвегия, «Форд-Фиеста»)	2.42
6. Д. Сордо (Испания, «МИНИ-Джон Купер Уоркс»)	3.27

ЧЕМПИОНАТ РОССИИ ПО РАЛЛИ

3-й этап, ралли «Славянский Кубок»

1. Д. Тагиров (Екатеринбург, «Мицубиси-Лансер»)	1:05.10
2. С. Травников (Приозерск, «Мицубиси-Лансер»)	0.13
3. А. Трухин (Екатеринбург, «Мицубиси-Лансер»)	0.14
4. Г. Брославский (Москва, «Мицубиси-Лансер»)	1.31
5. Г. Трегубов (Пермь, «Субару-Импреза»)	3.06
6. Н. Филиппов (С.-Петербург, «Субару-Импреза»)	3.22

ПЕРВАЯ ПОБЕДА КВЯТА

Великолепно провел этап на треке «Спа-Франкоршан» семнадцатилетний Даниил Квят, выступающий в серии Формула-«Рено 2,0». Четвертое место в первом заезде и победа во втором, что сразу вывело его на четвертую позицию по сумме этапов. Правда, его партнер по команде «Койранен Моторспорт» Карлос Сайнс-младший выступил еще лучше – победа и подиум. Так что испанец остается лидером и, видимо, главным фаворитом турнира, где стартуют более сорока (!) пилотов. В этой «толпе» пока малозаметны российские дебютанты Формулы-«Рено 2,0» Денис Нагулин, Роман Мавланов и Алексей Чуклин с результатами в третьей десятке.

Что касается старшей Формулы-«Рено 3,5», то солидным достижением на этапе в Монце отметился Даниил Мове – третье место в одной из гонок. К сожалению, россиянин строго чередует удачные финиши, приносящие очки, с неудачными, и потому в табели о рангах лишь на восьмой строчке. Хотя и это заметный прогресс по сравнению с прошлым годом. На счету Антона Небылицкого по-прежнему лишь одно попадание «в очки» – на первом этапе в Германии.



«ШЕЛКОВЫЙ ПУТЬ» ВЕДЕТ В СОЧИ



Самая масштабная гонка российского автоспорта вновь поменяла место старта, а заодно и сроки проведения. Организаторы ралли-рейда «Шелковый путь», входящего в «Серию Дакар», назначили официальную церемонию старта на 9 июля. Экипажи отправятся на дистанцию от стен Московского Кремля, а финишируют через неделю в олимпийском Сочи.

Трасса длиной около 4000 км проходит через Липецк, Волгоград, Астрахань и Ставрополь. Участие в гонке подтвердили команда «КамАЗ-Мастер» и ее главные соперники из команды De Rooy, состав которой усилил голландец Ханс Стейси. Техническая и административная проверка участников пройдет 8 июля на территории «Лужников».

НАШЕСТВИЕ ШУСТРЫХ

На Ралли Сардинии состоялись два события, прямо влияющих на будущее чемпионата мира. Первое: «Фольксваген» официально объявил, что в 2013-м приходит в WRC с моделью «Поло». Второе: дебютировала заводская команда БМВ (под названием MINI WRC Team).

Крис Мик на «Кантримене» так резво начал гонку, что все привычные противостояния отошли на второй план. После двух спецучастков британец занимал четвертую позицию – для совершенно новой машины отличное достижение.



Потом последовали вылет с трассы и удар о камень. Второй пилот МИНИ Даниэль Сордо, хоть и не показал сверхскоростей, благополучно добрался до финиша шестым. То есть набрал очки в первой же гонке. Понятно, что и пилоты, и руководство команды остались довольны. Даже жаль, что в этом году у МИНИ усеченная программа выступлений – всего в шести этапах.

По ходу гонки главным оппонентом Себастьена Лоэба дольше всех был Петер Сольберг, мужественно преодолевавший мелкие проблемы (прокол колеса, поломки турбонаддува, амортизаторов и т. д.). Но в третий день на вторую позицию выбрался Микко Хирвонен и упорно сокращал отрыв от француза, отыграв более полуминуты. Не успел – осталось 11 секунд.

Наш Евгений Новиков на «Форде-Фиеста» выступил в духе Криса Мика: очень шустрый старт, а в какой-то момент россиянин даже шел третьим! Ближе к концу первого дня – вылет и авария. Итог – четырнадцатое место на финише.

КИМИ МЕНЯЕТ ПРОФЕССИЮ?

Похоже, безуспешные старты в чемпионате мира по ралли поднадоели экс-чемпиону Формулы-1. В конце мая Кими Райкконен дебютировал в третьем дивизионе американского чемпионата NASCAR за рулем гигантской гоночной «Тойоты-Тундра».

Гонка прошла на классическом полуторамильном овале города Шарлотт. Финн стартовал с 31-й позиции, избежал инцидентов на всех 124 кругах (автомобиль безопасности выпускали десять раз!) и финишировал пятнадцатым в одном круге с победителем. Специалисты отмечают, что это отличный результат для бывшего пилота Формулы-1, тем более европейца. Теперь Кими планирует выступить во втором дивизионе – а там видно будет.

Попутно Райкконен продолжит стартовать в ралли за рулем «Ситроена». Но, откровенно говоря, в его успех на раллийном поприще уже не верится. Ни одного подиума за полтора сезона, множество сходов, а наивысшим достижением остается пятое место на Ралли Турции.



НА ОКТАВУ ВЫШЕ

Во время теста «Фольксвагена-Гольф GTI» гонщик Александр Сотников назвал его автомобилем для активных лодырей: он понравится тем, кто хочет ездить быстро, но при этом не особо напрягаться. Соплатформенная «Шкода-Октавия RS» еще точнее соответствует этому определению: тут аналогичный двухлитровый турбомотор, развивающий, правда, на десяток «лошадок» меньше. Тяговитый двухсотсильный двигатель упрощает жизнь владельцам машин с механикой, а уж если ему помогает робот DSG... Чтобы ускориться на любой скорости, достаточно подать команду напольной педалью газа – и вот соперники далеко позади.

Целевая аудитория «Октавии RS» не ограничена активными лодырями. Благодаря просторному салону и поистине необъятному багажнику хэтчбек наверняка понравится людям хозяйственным. Зарубежным скупердяям предлагается даже дизельная версия мощностью 170 л.с. Добавьте к этому достойный по меркам хот-хэтча дорожный просвет и богатое оснащение – чем не мечта на каждый день? Спору нет, обычная «эрэска» быстра и послушна, но ей не хватает характера. Именно его постарались привить в чешском тюнинговом ателье «Бенет Аутомотив» (Benet Automotive), когда работали над проектом «Октавия RS BT Рэйс». У них подход типичный для европейского тюнинга. Без глубокого вмешательства двигатель раскочегарили до 258 л.с. за счет перенастройки системы управления и новой выпускной системы. За ресурс можно не опасаться: концерн «Фольксваген» снимает с этого мотора 240 «лошадок» на «СЕАТе-Леон Купра» и 265 на «Ауди-S3» теми же средствами.

Позаботились о тормозной динамике, заменив передние тормозные механизмы. Перфорированные 380-миллиметровые диски в объятиях алых шестипоршневых суппортов проглядывают из-за спиц кованых дисков, обутых в шины «Мишлен-Пилот Спорт PS2» размерностью 235/35R19. Ходовую часть модернизировали испытанным способом, установив стойки от известной фирмы KW, – с ними «Октавия» стала на 30 мм ближе к земле. Остальные доработки лишь добавили внешности и интерьеру несколько ярких черт. В аэродинамический комплект входят передний и задний спойлеры с отделкой под карбон, а также пороги. Салон обшит кожей кораллового цвета, причем шорник не остановился на сиденьях и дверных подлокотниках, а заодно приложил руки к органам управления и упаковал в натуральный материал переднюю панель. Штатные накладки из посеребренной пластмассы заменили углепластиковыми, добавили фирменные логотипы на руль, пороги



Чешское ателье «Бенет Аутомотив» в сотрудничестве с представительством марки «Шкода» выводит на российский рынок линейку тюнинговых проектов. Чем они отличаются от серийных машин, проверил **Вадим Никишев**. Фото **Константина Якубова** и **Евгения Бобрикова**.

и крышку бардачка – там теперь красуется табличка с номером эксклюзивного автомобиля. Но, пожалуй, самое эффектное в интерьере – это роскошные ковши «Рекаро» с развитой поддержкой и проушинами для многоточечных ремней безопасности.

Выстрел попал в цель. Припавший к земле хищник безапелляционно заявляет о своих возможностях рыком спортивного глушителя и крепкой хваткой низкопрофильных шин. Впрочем, при интенсивном разгоне даже их сцепных свойств недостаточно: пиктограмма системы стабилизации не перестает помаргивать, хотя робот перескочил на третью передачу. Вот чего так недоставало обычной «Октавии RS» – злости! У мотора появился подхват, гулким эхом разносятся в резонаторе смачные перегазовки при сменах ступеней, а шины нервно передают дорожные подробности на руль. Конечно, из-за малого клиренса и нежных покрышек приходится на препятствиях быть аккуратнее, но задатки комфортабельного хот-хэтча «Октавия» не растеряла: даже средние неровности гасятся упруго, но не жестко.

Насколько быстрее тюнинговая версия, мы проверили на асфальте кольцевой трассы «МегаФон Тушино Ринг». Помочь вызвался пилот Владимир Бурцев, прекрасно знакомый с автодромом по гонкам в Кубке «МегаФон Митджет». Первые круги на обычной «эрэске»: машина послушно разгоняется, адекватно тормозит и изрядно кренится в поворотах под свист штатных 17-дюймовых шин. На прямиках мотора уже не хватает, а система стабилизации не оставляет водителя один на один с машиной: в шиканах, когда «Октавия RS» перекладывается из скольжения в скольжение, электроника пытается осадить автомобиль тормозами. Хот-хэтч настроен на легкую недостаточную поворачиваемость – с перебором скорости в повороте начинает плыть передняя ось. В общем, адреналина немного, да и к результатам прохождения круга Володя Бурцев отнесся спокойно: «Можно, конечно, снять пару-тройку десятых, но это будет насилие над машиной, 1.24,6 – именно ее время».

С «Октавией RS BT Рэйс» дело пошло значительно веселее. Ускорение не заканчивается даже на длинной прямой, тормозить можно гораздо позже, держа газ до упора. Мощные тормоза за три секунды выпивают полсотни километров в час, осаживая до 85, широкие шины впиваются в разогретый асфальт, тело виснет на ремнях...

«Вот и первое замечание, – комментирует Бурцев. – Тормозные механизмы хваткие, стабильные – а вакуумный усилитель стандартный. Поэтому привод не настолько прозрачен, как



Достоинства «Октавии RS» в виде солидного просвета и комфортной подвески на автодроме оборачиваются большими кренами и недостаточной поворачиваемостью.

Градус эмоций: 5

ВРЕМЯ КРУГА
1.24,6

Комбинация приборов версии RS отличается от базовой развитыми возможностями маршрутного компьютера.

Салон обычной «эрэски» добротен и эргономически выверен, однако отличий от гражданских версий тут немного.

Штатные сиденья хороши, но даже их поддержки не всегда хватает при быстрой езде. Зато есть традиционные для чешской марки феньки в виде кармашков в основании подушки.



КРОСС ПО АСФАЛЬТУ

Помимо быстрой «Октавии», «Бенет Аутомотив» предлагает варианты тюнинга для кроссовера «Шкода-Йети». Один вариант попроще – 1,2-литровую машину нарядили в обвес, поставили спортивный голос с помощью нового глушителя, упаковали интерьер в кожу и уменьшили просвет на 42 мм. «Йети» с двухлитровым турбодизелем в дополнение к этому форсирован до 188 л.с. и 372 Н·м – именно его мы взяли на тест. Оценка неоднозначная: кроссовер стал настоящим шоу-стоппером, на который оборачиваются даже владельцы дорогих и престижных машин. Субъективно динамика возросла, но не настолько, чтобы поразить воображение: основной разгон – на моменте, даже в спортивном режиме дизель не крутится выше 5000 об/мин. И неприятно жесткой стала подвеска, которая в сочетании с уменьшенным клиренсом ограничивает маршруты поездок хорошими асфальтовыми дорогами. Уже не вседорожник, но еще не спорткар – продукт скорее имиджевый, чем функциональный.



Градус эмоций 7

ВРЕМЯ КРУГА 1.20,0

Минимальные крены, нейтральная поворачиваемость, отменный зацеп и взрывной мотор – отличительные черты «Октавии RS BT Рэйс», раскрывающиеся на кольцевой трассе.

Приборы заряженной версии не тронули. К чему их менять, если разметки спидометра хватит даже для 260-сильного аппарата?

Интерьер специалисты из «Бенет Аутомотив» обшили контрастной кожей – с такой отделкой по ощущению качества он выигрывает даже у «Ауди-S3», к которому наверняка будет близок по цене.

Великолепные ковши «Рекаро» и выглядят отменно, и тело фиксируют надежно. Разве что худосочным валики покажутся широковатыми. Но ничто не мешает дооснастить машину четырехточечными ремнями для выездов на трек-дни.

на RS: в начале хода педали «пусто», а затем слишком «густо». Поставь сюда вакуумник с меньшей производительностью – дозировать замедление станет проще».

Он бросает машину в вираж, и откуда-то спереди раздается скрежет. Цепляет низкая губа спойлера? Вряд ли, крены-то невелики. Значит, большие колеса не умещаются в арках? Так и есть: после заезда заметили потертости на пластиковых подкрылках. Вот ведь как: хотя соплатформенный «Фольксваген-Сирокко R» такими же шинами комплектуют на заводе, для «Шкоды» эта обувка оказалась великовата... Но жалко от нее отказываться! Вместе с доработанной подвеской она привила автомобилю отличные кольцевые повадки – поворачиваемость приблизилась к нейтральной, боковые ускорения возросли. Результат налицо: время круга сократилось до 1 минуты 20 секунд. Выигрыш в 4,6 секунды с двухкилометрового трека стоит того, чтобы доплатить. Сколько? Пока в представительстве чешской марки изучают спрос. Но можем прикинуть сами, ориентируясь на зарубежные проекты. Полный объем доработок кузова, салона, двигателя и ходовой тянет на 11 500 евро. Следовательно, «Шкода-Октавия RS BT Рэйс» должна стоить на уровне полутора миллионов рублей. Вполне разумная цена для яркого автомобиля с выдающимися ходовыми качествами – любители трек-дней вряд ли сочтут ее завышенной. ЗР

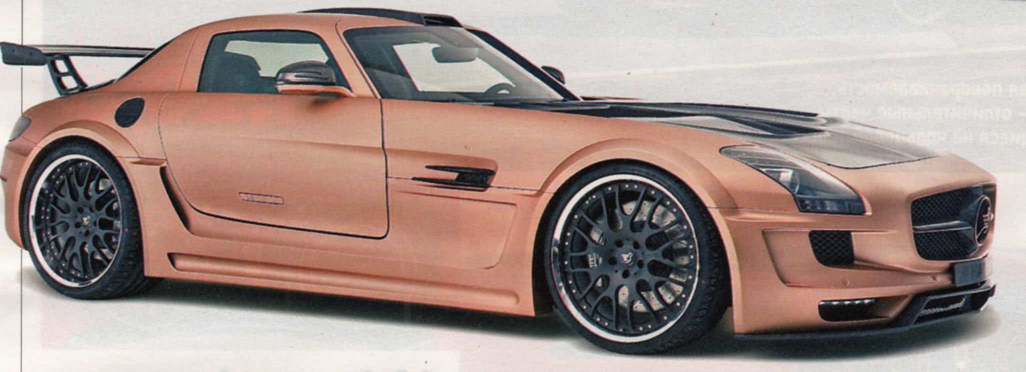


ЧАЙКА ОБЕРНУЛАСЬ ЯСТРЕБОМ

Не подумайте – размах «крыльев» у «Мерседес-Бенца SLS AMG», побывавшего в ателье «Хаманн», не стал больше. Зато прибавилось мощи: максимальная отдача авто проекта Hawk («Ястреб») – 636 л.с. и 680 Н·м. Прибавку обеспечили новая выхлопная система, полностью изготовленная из титана, и измененная программа управления двигателем. На дороге это проявляется в поистине хищной динамике: 3,6 с до сотни, максималка – 320 км/ч.

За счет новых спойлеров увеличилась прижимная сила, а капот из углепластика улучшил вентиляцию моторного отсека. Развитое антикрыло не только придает стабильности на высокой скорости, но даже на стоянке недвусмысленно заявляет о возможностях суперкара. Эффект усиливают оригинальные пороги и 90-миллиметровые патрубки глушителя. На сверхлегких кованых колесах смонтированы шины размерностью 245/30ZR21 спереди и 345/25ZR21 сзади, а подвеска позволяет изменять дорожный просвет в диапазоне 30 мм. Салон доработан под стать внешности: в нем тщательно выделанная кожа, анодированный алюминий, углепластик и новое рулевое колесо.





АЛЬПИНИСТЫ С МОТОРОМ

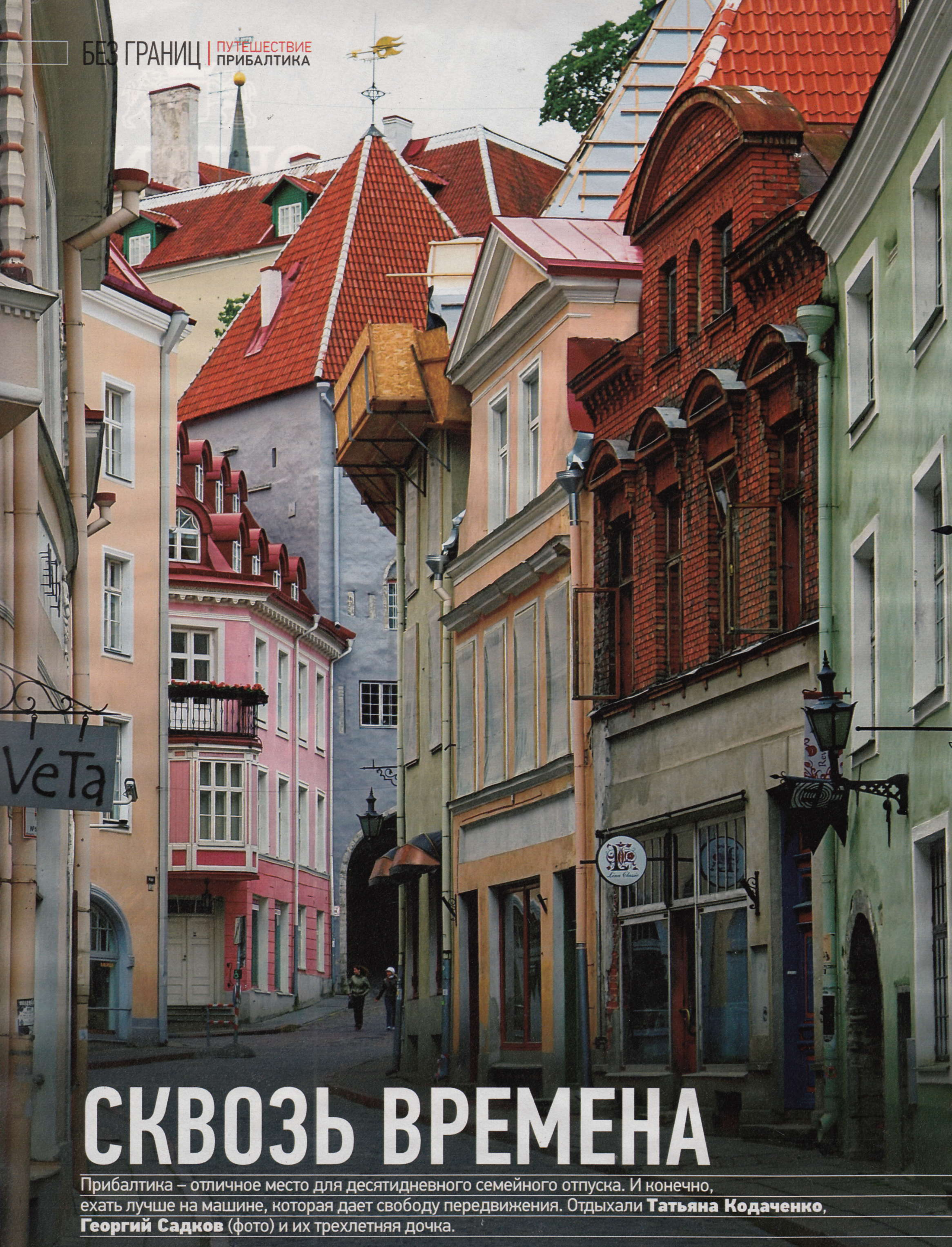
В ателье «Альпина» довели сразу несколько моделей BMW, попутно дав им собственные имена. «B3 S Битурбо» (фото внизу) на базе «трешки» развивает 400 л.с. и 540 Н·м, разгоняясь до 100 км/ч за 4,7 с, и достигает 300 км/ч. Источник движения – рядная баварская «шестерка» с оригинальным двойным наддувом. При доработке также изменили впускной и выпускной тракты, повысили производительность системы охлаждения. Внешность облагородили новыми спойлерами и диффузором в заднем бампере, в крылья уместили 19-дюймовые легкосплавные колеса собственного дизайна. Чуть проще оформлена дизельная версия D3 – но у нее и возможности скромнее: с двухлитрового двигателя с двумя турбокомпресоорами снимают 214 л.с. и 450 Н·м, что позволяет развить 244 км/ч и преодолеть первую сотню за 6,9 с.

На универсале пятой серии «восьмерку», каждый ряд цилиндров которой раскручивает собственный турбокомпрессор, форсировали до 507 л.с. при умеренных 5500 об/мин. Ломовая тяга в 700 Н·м доступна в диапазоне от 3000 до 4750 об/мин. Под возможности мотора настроили 8-ступенчатый автомат, а управляют им клавишами, расположенными за рулем. С более жесткой и низкой подвеской, тормозными дисками увеличенной размерности можно уверенно разогнаться до 307 км/ч и проверить на деле заявленные 4,8 с до сотни.

Аналогичный мотор установлен под капотом «Альпины B7 Битурбо». Большая масса представительского седана не помеха в 4,7-секундном спринте до сотни, а вот предельная скорость чуть меньше: «всего» 302 км/ч. Устойчивость и хорошую управляемость гарантируют 21-дюймовые колеса и заниженные на 10–15 мм подвески, есть возможность заказать полный привод.







СКВОЗЬ ВРЕМЕНА

Прибалтика – отличное место для десятидневного семейного отпуска. И конечно, ехать лучше на машине, которая дает свободу передвижения. Отдыхали **Татьяна Кодаченко**, **Георгий Садков** (фото) и их трехлетняя дочка.

ПОГРАНИЧНЫЕ ЗАБАВЫ

Путь до границы разделили на два этапа, заночевав в Пскове. До него не так далеко, но дорога – это что-то... В Тверской области в районе Нелидова загадочным образом из года в год оказывается полностью разбитой трасса М9. Судя по технике, которая работала там, дорогу каждый раз буквально отстраивают заново. Но какая-то адская сила (не иначе лешие гуляют!) за зиму снова разбивает полотно вдребезги. Для проезда в обе стороны – только одна полоса размытой дождями скользкой жижи. И так – несколько десятков километров...

Древний Псков несет черты провинциального российского города: более-менее подлатанный центр, величественный кремль, напротив – отреставрированная набережная с несколькими новенькими гостиницами а-ля губернский город XIX века (к слову, стоимость проживания здесь, в отеле «Золотая набережная», соответствует названию: около 3000 рублей в сутки за двухместный номер). На следующее утро по дороге к границе успели заехать в Псково-Печерский монастырь. Оттуда до пограничного пункта «Куничина Гора» полчаса езды.

На подъезде мы увидели вдоль обочины дли-и-инную вереницу автомобилей – жители приграничных поселков возят через кордон на продажу бензин, сигареты и другой товар, зарабатывая таким образом на жизнь.

Другой способ заработка рассчитан на профанов-туристов. На заправке, едва муж вышел из машины, к нему подскочил парнишка в спортивном костюме: очередь, мол, часов на двенадцать, но друган держит место почти у шлагбаума, три тысячи рублей – и оно ваше! Делать нечего: в детском кресле сидит дочь, которая точно не выдержит многочасового ожидания.

Оставив машину в указанном месте, муж пошел к кассе, где заодно поинтересовался – действительно ли так долго надо стоять? Кассир объяснила, что нас попросту «разводят»: если мы въезжаем как туристы, то можем смело отправляться прямо к границе! Заплатив сбор за проезд по платной дороге, 150 рублей, муж сел в машину и, едва подняли шлагбаум, понесся вперед, подальше от ошарашенного горе-лохотронщика. Так что знайте: россиянам, у которых в паспорте нет ежедневных отметок о пересечении границы, стоять в очереди не нужно! На обратном пути латышские пограничники, услышав, что в машине ребенок и мы возвращаемся домой, пропустили нас в обход очереди, попросив написать на русском объяснительную.

Заполнив таможенные бланки в двух экземплярах (с конца прошлого года на российской стороне оформлять декларации не надо – торжество разума!), часа через полтора въехали в Эстонию. Здесь не расслабишься: предельное внимание знакам, обязательно пристегнутый ремень у водителя и пассажиров, включенный ближний свет фар... А нарушил – не вздумай предложить блюстителю порядка взятку – себе дороже выйдет.

В СРЕДНЕВЕКОВЬЕ

Вопреки слухам, эстонцы относятся к русским почтительно и подчеркнуто вежливо. Страна поразила аккуратностью и чистотой. Старый центр Таллина – исторический центр в самом щепетильном понимании этого словосочетания. Эстонцы тщательно охраняют мостовые, фасады домов, широкую главную площадь. Бродить по узким улочкам можно не один день, разглядывая уникальные

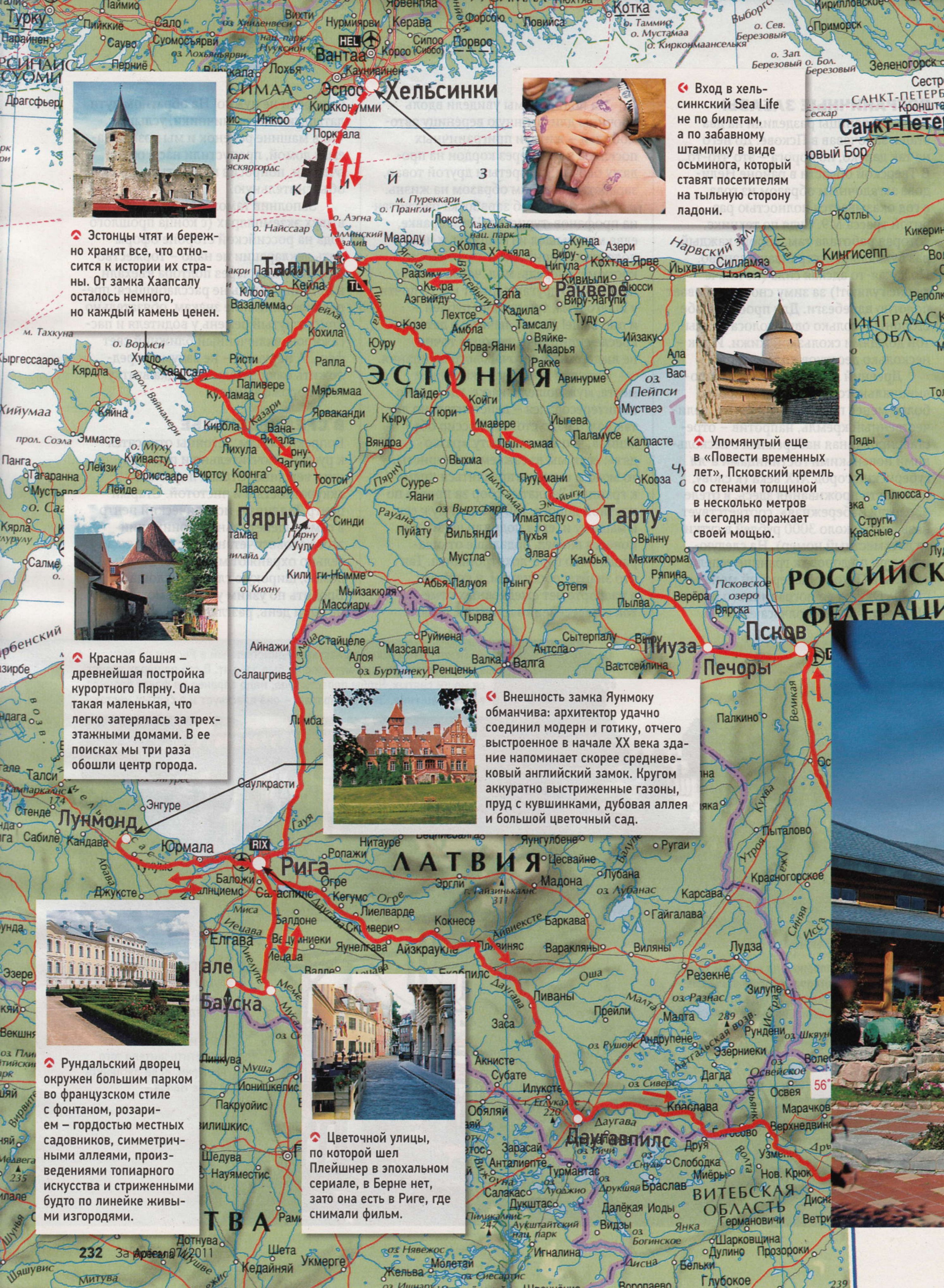


Псково-Печерский монастырь единственный в России ни разу за свою многовековую историю не был закрыт. В его пещерах хранятся мощи святых. Чтобы попасть туда, надо заранее по факсу бронировать посещение. Эх, бюрократия, – она властвует и в святых местах...

Таллин расположен на высоком холме, на верхушке которого оборудованы две смотровые площадки. Оттуда открывается чудный вид на черепичные крыши Старого города и море.

В Старом городе будто переносишься на машине времени в Средневековье...

...и вполне можно встретить жителя того времени, если заглянуть в Olde Hansa.



Эстонцы чтят и бережно хранят все, что относится к истории их страны. От замка Хаапсалу осталось немного, но каждый камень ценен.

Вход в хельсинкский Sea Life не по билетам, а по забавному штампику в виде осьминога, который ставят посетителям на тыльную сторону ладони.

Упомянутый еще в «Повести временных лет», Псковский кремль со стенами толщиной в несколько метров и сегодня поражает своей мощью.

Красная башня – древнейшая постройка курортного Пярну. Она такая маленькая, что легко затерялась за трехэтажными домами. В ее поисках мы три раза обошли центр города.

Внешность замка Яунмоку обманчива: архитектор удачно соединил модерн и готику, отчего выстроенное в начале XX века здание напоминает скорее средневековый английский замок. Кругом аккуратно выстриженные газоны, пруд с кувшинками, дубовая аллея и большой цветочный сад.

Рундальский дворец окружен большим парком во французском стиле с фонтаном, розарием – гордостью местных садовников, симметричными аллеями, произведениями топиарного искусства и стриженными будто по линейке живыми изгородями.

Цветочной улицы, по которой шел Плейшнер в эпохальном сериале, в Берне нет, зато она есть в Риге, где снимали фильм.

по архитектуре здания, церквушки, наведываясь в сувенирные лавки и наблюдая за работой гончаров или стеклодувов.

Самое колоритное место – стилизованный под средневековье ресторан Olde Hansa с торговой лавкой: можно прикупить посуду, обувь и одежду в стиле «привет из Средневековья». В меню – блюда по древним рецептам; освещение только свечами; даже туалет и рукомойник – дырка в полу и кувшин на цепочке соответственно. Официанты – в средневековых костюмах, музыканты играют на старинных инструментах. Это один из самых дорогих ресторанов, но здесь нет отбоя от клиентов, так что столик лучше бронировать заранее.

Преимущество собственного транспорта в чужом городе то же, что и в родном: качу, куда и когда хочу! Когда дочке надоело бесцельное, с ее точки зрения, хождение по улочкам, она запросила зрелищ. Поездка в зоопарк и прогулка по лесу ее вполне устраивали. «Лесом» мы назвали этнографический музей Рокка-аль-Маре («Скала у моря»). В лесопарковой зоне, совсем недалеко от центра, собраны уникальные сельские постройки. Свое название музей получил не случайно: пройдя территорию насквозь, заглядывая по пути в каждую избу, оказываешься на высоком скалистом обрыве «у самого синего моря».

Другое занятное место для путешествующих с детьми – крепость Раквере, в 100 км от столицы. Поверьте, дети не забудут эту экскурсию, ведь их посвятят в рыцари, научат метать копье, дадут покормить домашнюю живность, а самые смелые... спустятся в ад. Мы с дочкой побоялись, а вот наш папа полез в пекло вместе с группой эстонских школяров. Но из-за двухметрового роста заблудился и застрял в темном лабиринте с низкими потолками. Выбирался, дав задний ход и давя школьников...

МОРСКИЕ ПРИКЛЮЧЕНИЯ

Уходя или уезжая на прогулку, надо помнить, что погода на Балтийском побережье меняется десять раз на дню. Если дождь зарядил с утра, стоит сесть на катамаран или паром (если брать машину с собой) и махнуть в Хельсинки: вот она, прелесть «шенгена». Для покупки билета на катамаран (для взрослого он стоит 26 евро в дневные часы и 36 евро в утренние; лучше сразу брать в оба конца) надо предъявить загранпаспорт. Мы попали в жестокий шторм, но у всех, включая дочку, оказался иммунитет к морской болезни. Главное – не наедаться перед отплытием и поскорее заснуть в кресле.

В Хельсинки сперва задержались на огромном рыбном рынке, – он прямо на пристани. Меха, ножи, сувениры – чего здесь только нет! Тут же нам зажарили по куску свежего лосося с картошкой. А еще финская кухня славится блюдами из дичи: оленины, лосятины. В качестве соуса к мясу подают морошку или бруснику.

Большую часть времени провели в океанариуме Sea Life. Рядом парк аттракционов – его мы старательно загораживали от детских глаз, иначе пришлось бы искать ночлег в Хельсинки. Вид уникальных рыб, которых научились разводить в неволе финские специалисты, не сильно впечатлил дочуру. Куда больше ей понравилось, что за каждым поворотом дорожки



Это судно домчит до Финляндии за полтора часа.

Даже строгая мама разрешила ползать по мягкому белому юрмальскому песку на коленках.

Лиго, народное гулянье рижан. Песни, танцы, национальные костюмы – неотъемлемая часть праздника.

«Лидо» – самый известный сетевой ресторан в Латвии. За небольшие деньги повара-кудесники кормят на убой! Тут же, на территории комплекса, роллердром, детская площадка и игровые автоматы. В общем, можно отдыхать целый день.



В крепость Раквере дети едут с удовольствием: здесь их научат сидеть на лошади, дадут побиться подушками на бревне, покажут, как стрелять из лука. А в музее можно облачиться в рыцарский шлем и подобрать себе подходящий меч или шпагу.

океанариума ждал то стол, за которым можно было раскрасить картинку, то девушка, которая помогала вылепить рыбку из пластилина, то пластиковое корыто, засыпанное песком. Рядом лежали кисточки, которыми дети, будто настоящие археологи, аккуратно счищали песок с барельефов на дне корыта – «останков древних рыб»!

Полтора часа – и мы снова в Таллине, из которого на следующий день отправились в Ригу. Бензин тут намного дороже, чем у нас: литр обходится в среднем в 50 рублей. Зато расход на ровных и свободных прибалтийских трассах чуть не вдвое ниже, чем дома. Заправившись на границе, в следующий раз мы пополнили бак только в Латвии! Его хватило, чтобы снова пересечь границу и залиться уже по российским ценам.

По пути завернули в прибрежный городок Хаапсалу, где когда-то отдыхала в местной грязелечебнице царская семья и бывал великий П.И. Чайковский. Побродили по развалинам епископского замка. Жаль, что стоял июнь, а не август: именно тогда по замку гуляет самое известное эстонское привидение – Белая Дама. Двигаясь вдоль моря, через несколько часов оказались в другом курортном городе – Пярну. Долгое время Россия владела этими территориями, поэтому среди аккуратных низких домиков высятся церкви имени императриц Елизаветы и Екатерины II.

КУЛЬТ СОЛНЦА

После аккуратного Таллина Рига откровенно расстроила. Экономические проблемы наложили жуткий отпечаток на облик когда-то красивого города: то и дело встречали заброшенные дома с выбитыми или заколоченными окнами. Но местные не унывают. Мы попали в Ригу в дни праздника Лиго, и такого искреннего задора и веселья, с каким рижане пускались в пляс, я давно не наблюдала!

В часе езды от столицы стоит охотничий замок Яунмоку. На верхнем этаже – небольшой музей природы, а на нижнем – несколько скромных отреставрированных комнат, которые ныне сдают для проведения свадеб и банкетов. Настоящая же роскошь – в Рундальском дворце. Это имение возводил сам Растрелли, и не для когонибудь, а для фаворита императрицы Анны Иоанновны графа Бирона. Залы замка поражают великолепным убранством.

Но больше всего я рвалась в Юрмалу. Это сказочное место, мечта и рай для всех, кто, как и я, родился еще в СССР. В июне солнце только начинало прогревать воздух и море, но латышей это не смущало: многие красовались в купальниках, пытаясь загореть под первыми теплыми лучами. Пляж поразил чистотой и белизной песка. За порядком бдительно следит патруль. На наших глазах полицейский автомобиль подъехал к русской парочке, вышедшей подышать морским воздухом и прогулять на песочке песика. Сумму грозящего за выгул собаки штрафа я не расслышала, но наши соплеменники (обычно любители поспорить с властями) послушно подняли на руки собачонку и удалились с пляжа.

Отпуск подходил к концу – Юрмалу мы отложили на десерт. Дочка резвилась на песке, муж потягивал кофе, а я грелась на солнце – не знала еще, что дома тем летом его будет навалом, но без этой чистоты, белого песка и Балтийского моря. ЗР

Старый город Риги меньше, чем в Таллине, но и тут есть что посмотреть. А забравшись на колокольню церкви святого Петра, можно разглядеть и сам город, и его окрестности, и реку Даугаву.



ОФИЦЕРСКОЕ



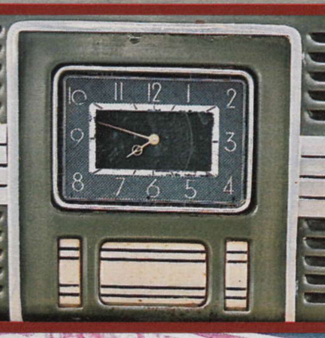
ЗВАНИЕ

Длинная и непростая жизнь не лишила его сил. На ретро-ралли вместе с главой марок «Опель» и «Кадиллак» в России Ивом Ле Форсоннэ в автомобиле, которому за семдесят, выехал **Сергей Канунников**. События фиксировал **Константин Якубов**.

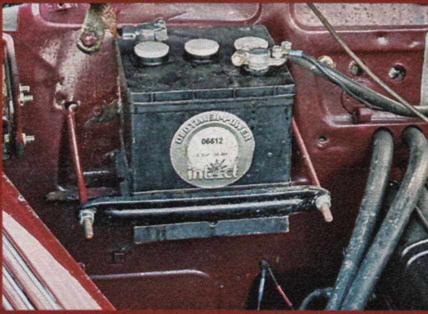
Упоминаний о спортивных достижениях «Опеля-Капитан» в его молодые годы мне найти не удалось. Вовсе не потому, что гонок тогда не проводили. Как раз во второй половине 1930-х на его родине были в моде всякие военно-патриотические околоспортивные забеги. Но солидный, осанистый седан для гонок явно не подходил. Его владелец – господин в добротном костюме, шляпе, плаще. Ну или в кителе со знаками различия примерно такого же звания, как автомобиль. Не меньше.

ИМЯ И ФАМИЛИЯ

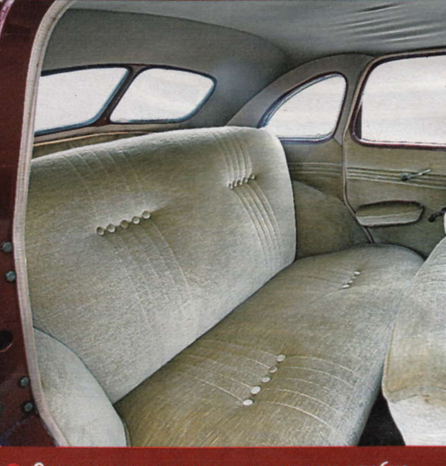
Интересно, что на экспорт в некоторые страны новинку 1938 года отправляли под старым именем «Опель-Супер 6». Предшественника делали до 1936-го с новым 2,5-литровым двигателем и старым унифицированным, пусть и облагороженным, кузовом от моделей 1,3 l и 2 l. Имя «Капитан» казалось некоторым соседям Германии слишком милитаристским. И не только оно. В 1930-е годы «Опель» сформировал



Часы владельцу солидного автомобиля необходимы.



Электрооборудование «Капитана» – родное 6-вольтовое.

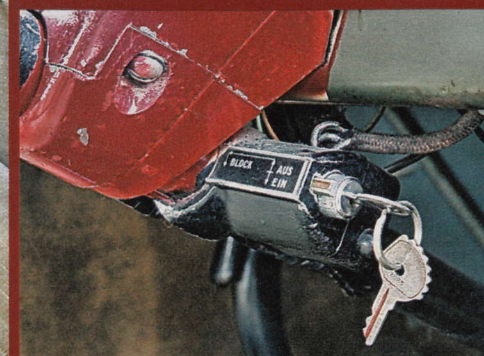




Сзади удивительно уютно и очень удобно.

Приборов в салоне минимум, в основном лампочки. За хорошей машиной лишний раз незачем наблюдать.

Замки, запирающие рулевую колонку, немцы ставили еще до войны. Пуск двигателя – педалью.





целую военно-морскую семью: «Кадет», «Капитан», «Адмирал», – а эмблемой компании стала торпеда.

Главным новшеством «Капитана» был несущий кузов. Этот принцип уже обкатали на младшей «Олимпии». Внешне автомобиль выглядел современно и солидно, дизайном явно тяготея к американской школе (хотя немецкий филиал «Дженерал моторс», по сути, уже национализировали), что особенно нравилось покупателям. При этом четырехдверный седан – самая распространенная версия «Капитана» – стоил всего 3975 рейхсмарок. Прямой конкурент – «Мерседес-Бенц 230» обходился в 5875, а БМВ-326 – в 4450 марок. Неудивительно, что спрос на автомобиль и в Германии, и за ее пределами был отменный.

ПО НОВОЙ ЛЕГЕНДЕ

Каков поворот истории! Предвоенный «Опель-Капитан» на старте ретроралли в самом центре Москвы, у Кремля, на Васильевском спуске. Могло ли подобное привидеться тем, кто ездил на рекрутированных «капитанах» по раскисшим российским хлябям во время войны? А таких машин в вермахте было немало. Впрочем, конкретно этой, родом из 1939-го, повезло больше: ее до войны продали в Данию и она избежала военной повинности.

Гаркнул глушитель, выбросив в небо продукты жизнедеятельности рядной верхнеклапанной «шестерки», и мы гордо проезжаем нарядную арку, уходя на трассу ретроралли в поисках первого КВ (контроль времени).

Руль, газ, сцепление тормоза почти идеальны для машин того времени. Коробка передач – с синхронизаторами на второй и третьей. Подвеска мягкая, комфортная. Руль, конечно, требует внимания и старания. Готовясь к повороту, следует заранее выбрать люфт и только потом энергично запустить острый капот куда следует. А затем, не зевая, вернуть руль в первоначальное положение.

Что-то мне эти повадки явно напоминают! А чего удивляться – схема передней независимой пружинной подвески, в которой верхние рычаги одновременно и рычаги амортизаторов, знакома по «Победе». Да и схема несущего кузова советской машины тоже заимствована у «Опеля». Кстати, в первых испытаниях ГАЗ-М20 «Капитан» участвовал в качестве ближайшего аналога.

Но даже в современном городе наш «офицер» не теряется. Вот только обзорность периодически заставляет напрягаться. Другие ритмы да и нравы. А ведь лет сорок назад немало трофейных «капитанов» ездило по улицам не в качестве музейных экспонатов – то был обычный семейный транспорт. Оригинальные узлы постепенно выходили из строя, но их без проблем меняли на двигатели и подвески от горьковских машин. На гордую осанку «капитанов» эти перемены

С «КАПИТАНОМ» НА БАЛ

Ив Ле Форсоннэ, исполнительный директор «Кадиллак» и «Опель» в России

Этот автомобиль с именем, просуществовавшим более 30 лет, – один из символов успеха фирмы «Опель». Поэтому для любого сотрудника компании ездить на нем, тем более участвовать в ралли – честь!

Я, как правило, езжу на последних моделях. Однако понял: управлять автомобилем, которому уже 72 года, – особое дело. Это как попасть на шумный бал в старый замок, полный нарядных гостей.

У меня нет личного ретрокара. Но в семье живет родстер, на котором ездила моя жена, когда мы с ней познакомились. Машина нам очень дорога, ей уже 14 лет, и я очень хочу лет через десять выехать на ней на ретроралли.

В молодости моим любимым автомобилем был «Опель-GT», который выглядел как маленький «Шевроле-Корвет». Но владеть «Корветом» на моей родине, во Франции, было практически нереально. Более земной «Опель» стал для меня символом воплощения этой мечты.

На мой взгляд, помимо «Капитана», самые знаменитые модели фирмы – «Олимпия» и «Калибра». Ну а я, много лет назад сев за руль «Опеля-Монца», особенно полюбил именно это спортивное купе.



Единственный, но существенный недостаток этого «Опеля» – послевоенные фары. До войны ставили более оригинальные многогранные. Сейчас такие – большой дефицит.

Штатные указатели поворотов по-прежнему работают.



Ниша для запасного колеса в крышке багажника.

не влияли. Примерно в то время я и полюбил этот автомобиль. Один из трофеев жил всего в паре домов от моего и, как оказалось позднее, принадлежал капитану (честно!) районного ГАИ – мужчине строгому, но справедливому.

...Прошли еще один КВ. Идем в графике, не отстаем от конкурентов, даже более знаменитых и чопорных. Можно бы, конечно, и расслабиться. Ретроралли все-таки специфический спорт. Но мальчишеский азарт не отпускает, да и перед заслуженным «Опелем» не хочется опозориться.

«КАПИТАН», УЛЫБНИТЕСЬ!

Ему повезло. Предвоенных машин сохранилось немного. Но «Капитан» стал одним из символов возрождающейся послевоенной Германии – его запустили в производство на восстановленном заводе в октябре 1948-го – правда, лишив оригинальных фар в пользу более дешевых круглых. Потом была серьезная модернизация в 1951-м; сильно изменившуюся внешне машину выпускали до 1953-го, когда она уступила место полностью новому «Капитану». Хорошие все-таки автомобили делали в Германии. Лучше бы их и делали, вместо танков и бомбардировщиков...

Победителями мы с «Опелем» не стали, но проехали более-менее прилично. Это я, будучи штурманом, пару раз ошибся. А вот старенький «Капитан» ни разу не подкачал, вел себя стойко – по-офицерски... **ЗР**



СУХОПУТНЫЙ ФЛОТ

«Опель-Капитан» выпускали с 1938 года. Модель с 2,5-литровым (такой же ставили на грузовики «Блиц») 55-сильным двигателем и трехступенчатой коробкой заняла в гамме фирмы место между «Кадетом» и «Адмиралом». Выпускали закрытые двух- и четырехдверные кузова, а также кабриолеты, в том числе заказные – работы известных ателье.

Прерванное в 1940-м производство возобновили в 1948-м. В 1951-м «Капитан» модернизировали, изменив кузов и форсировав до 58 л.с. двигатель. До 1953-го построили 96 137 экземпляров, из них до 1940-го – 17 144.

За рулем

№07 2011 · С АПРЕЛЯ 1928 ГОДА 961-й

ГЛАВНЫЙ РЕДАКТОР
Антон Чуйкин
EDITOR-IN-CHIEF Anton Chuykin
ЗАМЕСТИТЕЛИ ГЛАВНОГО РЕДАКТОРА
Вячеслав Субботин, Дмитрий Федоров
ШЕФ ПО ТЕКСТУ Владимир Аркуша
СОВЕТНИКИ Марк Тилевич, Норберт Хоббхан
ИСПЫТАНИЯ, НОВИНКИ ТЕХНИКИ
Сергей Канунников (зав. отд.), Денис Арутюнян, Сергей Воскресенский, Михаил Гзовский, Сергей Клочков, Сергей Мишин, Юрий Тимкин, Максим Гомянин, Максим Сачков (зав. отд.),
ЭКСПЕРТИЗА, СПЕЦПРОЕКТЫ
Михаил Колодочкин (зав. отд.), Алексей Воробьев-Обухов
АВТОРЫНОК
Евгений Борисенков (зав. отд.), Павел Леонов, Максим Приходько, Игорь Теременко
ЭКСПЛУАТАЦИЯ АВТОМОБИЛЕЙ
Андрей Сидоров (зав. отд.), Геннадий Емелькин, Игорь Козлов, Эдуард Коноп
БЕЗОПАСНОСТЬ, ПРАВО
Игорь Моржаретто (зав. отд.), Сергей Смирнов (юрист), тел. (495) 608-30-27
СПОРТ И ТЮНИНГ
Вадим Крючков (зав. отд.), Сергей Зиновьев, Вадим Никишев
МЕЖДУНАРОДНЫЕ ПРОЕКТЫ
Сергей Баландюк
ОФОРМЛЕНИЕ
Владислав Крупчинский (главный художник), Олег Воеводов, Олег Юрков, Ольга Кладовикова, Ольга Джишкариани; Александр Батыру, Александр Кульнев, Георгий Садков, Константин Якубов, Евгений Ветохин
ИНТЕРНЕТ-ПРОЕКТЫ
Аркадий Алексеев, Владимир Соловьев
iPAD-ВЕРСИЯ
Дмитрий Пильников (руководитель проекта), Анастасия Приходько (художник), Милиана Коломиец
digital@zr.ru
РЕКЛАМНОЕ БЮРО «ЗА РУЛЕМ»
Степан Кузьменко (директор), Алексей Копотов, Александр Мухин, тел. (495) 363-47-27
РЕАЛИЗАЦИЯ ЖУРНАЛА
Евгений Теременко, Геннадий Алидин, тел. (499) 267-30-65, 261-71-81
Формат 207×270 мм
Отпечатано в типографии Eurogravure S.p.A. (Италия)
Выходит один раз в месяц


ТИРАЖ 420 000 экз. Сертифицирован Национальной тиражной службой

УЧРЕДИТЕЛЬ ОАО «За рулем»
ИЗДАТЕЛЬ ООО «Издательство «За рулем»
ДИРЕКТОР Алексей Васин
Адрес: 107045, Москва, Селиверстов пер., 10, тел. 607-27-33, факс 737-43-07
E-mail: info@zr.ru, веб-сервер: http://www.zr.ru
107045 Russia, Moscow, Seliverstov lane 10
Editorial office Western Europe
Norbert Hobbhahn
Tel. 089/859 8782 Fax 089/859 8784
Hofmarkstr. 30, 82152 Planegg, Germany
Журнал зарегистрирован Комитетом РФ по печати. Рег. № 0110728

Подписка на журнал в отделениях связи СНГ.
Цена экземпляра по каталогам Роспечати «Газеты, журналы» – 42 рубля, МАП «Почта России» – от 38 до 62 рублей, розничная цена – свободная.
Подписной индекс издания у Роспечати на полгода 70321, на год 72390, МАП – на полгода 99122.

В БЛИЖАЙШИХ НОМЕРАХ:



С ВОСТОКА НА ЗАПАД

Оцениваем «СанЙонг-Актион», собранный на предприятии «Соллерс-Дальний Восток», на фоне уже ставшего популярным «КИА-Спортидж» второго поколения из Калининграда и европейского «Форда-Куга».

СВАТАЮТСЯ К ВОЛЖАНКЕ

Наряду с проверенным «Шансом» Запорожский автозавод начал поставлять в Россию более современную модель «Чери-Бонус». Эксперты ЗР сравнили их друг с другом и с «Ладой-Калина».





БУДЕМ МЕЛОЧНЫ

Исследуем слабые и сильные стороны подержанного «Хёндай-Акцент», пробуем заменить лампочки на десяти разных моделях, берем авто напрокат.



КОММЕРЧЕСКАЯ ЖИЛКА

«Тойота» выводит на наш рынок пикап «Хайлюкс». Познакомьтесь также с обновленным «Фольксвагеном-Крафтер» и необычной машиной для тушения пожаров в тоннелях.

Поправки: В ЗР, 2011, № 6, в подписи к фото на с. 201 (справа, третья снизу) вместо «5 минут» следует читать «5 метров».
В тесте «Весна на улицах» (ЗР, 2011, № 5, с. 26) допущены ошибки. Гарантия на «Сузуки-Свифт» составляет три года или 100 000 км пробега; машина продается только с двигателем 1,2 л.
Приносим извинения читателям.

Nk